Transports Canada Transport Canada

TP 13198F

LES TRANSPORTS AU CANADA 2004

RAPPORT ANNUEL

Canada

Transports Canada Transport Canada

105-05568/
TP 13198F

LES TRANSPORTS AU CANADA 2004

RAPPORT ANNUEL

Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2004

Cat. No. T1-10/2004F
ISBN 0-662-74068-8

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2004"

Minister of Transport | Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

Son Excellence la très honorable Adrienne Clarkson, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, Promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 0A1

C'est avec grand plaisir que je vous présente le neuvième Rapport annuel sur la situation des transports au Canada. Ce rapport est produit conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*.

Le bien-être des Canadiens dépend de la capacité du réseau de transport à couvrir les distances, à permettre des relations commerciales dynamiques avec d'autres pays et à demeurer concurrentiel sur le marché international. Un réseau de transport sûr et sécuritaire joue également un rôle important pour attirer les investisseurs et soutenir la croissance économique. La prospérité du Canada est étroitement liée à ses relations commerciales avec d'autres pays, plus spécialement avec les États-Unis. L'expansion de l'Union Européenne et l'économie en essor de pays comme la Chine, l'Inde et le Brésil représentent un défi accru qui force notre réseau de transport à évoluer rapidement et à s'ajuster à la mondialisation et à l'intégration de l'économie.

Grâce à l'analyse de l'information la plus récente, ce rapport examine le rôle du réseau de transport canadien dans la production, la distribution et la consommation de biens et services, de même que l'évolution des besoins en transport et leurs ajustements face aux besoins changeants et aux conditions du marché.

Ce rapport sur la situation des transports au Canada fournit de l'information pertinente sur le processus décisionnel lié aux politiques et aux programmes.

Veuillez agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Jean-C. Lapierre

TABLE DES MATIÈRES

Page

Points saillants du rapport i

1. **Introduction** 1

2. **Les transports et l'économie** 3
   Performance économique du Canada 3
   Commerce international et flux des échanges commerciaux 5
   Secteurs revêtant de l'importance pour les transports 8
   Productivité et évolution des prix dans le secteur des transports 9
   Importance des transports pour l'économie canadienne 9

3. **Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements** 13
   Dépenses publiques consacrées aux transports 13
   Total des recettes de transport par ordre de gouvernement 16
   Aperçu des dépenses et des recettes par mode 17

4. **Sécurité et sûreté des transports** 19
   Sécurité des transports 20
   Sûreté des transports 30

5. **Les transports et l'environnement** 35

6. **Transport ferroviaire** 43
   Principaux événements en 2004 43
   Infrastructures 43
   Structure de l'industrie 44
   Emploi 45
   Énergie 45
   Transport des marchandises 45
   Trafic voyageurs 49
   Prix, productivité et résultats financiers 49

7. **Transport routier** 51
   Principaux événements en 2004 51
   Infrastructures 52
   Structure de l'industrie 52
   Transport des passagers 58
   Transport des merchandises 60
   Transport routier des merchandises 61

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Page

8. Transport maritime 65
Principaux événements en 2004 65
Infrastructures 67
Pilotage maritime 71
Structure de l'industrie 75
Transport des passagers 78
Transport des marchandises 79

9. Transport aérien 85
Principaux événements en 2004 85
Infrastructure 88
Structure de l'industrie 90
Prix, productivité et résultats financiers 91
Transport du fret 92
Transport des passagers 92

LISTE DES TABLEAUX

Titre *Page*

2. Les transports et l'économie

2-1 : Indicateurs économiques, 2004 3
2-2 : Croissance économique des provinces, 2004-2003 5
2-3 : Voyages internationaux, 2004 8
2-4 : Transport commercial en proportion du PIB, 2004 9
2-5 : Demande de transport en proportion du PIB, 2004 10
2-6 : Transport commercial en pourcentage du PIB par province et territoire, 2001 11
2-7 : Dépenses personnelles consacrées aux transports : provinces, 2003 11

3. Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements

3-1 : Dépenses brutes et nettes consacrées aux transports par les gouvernements 13
3-2 : Dépenses fédérales d'exploitation, d'entretien et d'investissement, 2001-2002 à 2004-2005 14
3-3 : Subventions et contributions directes du gouvernement fédéral par mode, 2001-2002 à 2004-2005 15
3-4 : Recettes publiques provenant des usagers des transports, 2001-2002 à 2004-2005 16
3-5 : Dépenses et recettes de transport par mode et par ordre de gouvernement, 2000-2001 à 2004-2005 17

4. Sécurité et sûreté des transports

4-1 : Évaluation de la confiance du public dans la sécurité et la sûreté des déplacements aériens, ferroviaires, maritimes et routiers, janvier 2005 20
4-2 : Principales initiatives de Transports Canada dans le domaine de la sûreté en 2004 20
4-3 : Sommaire des statistiques sur la sécurité des transports par mode, 2004 (2003 pour le transport routier) 21

6. Transport ferroviaire

6-1 : Chemins de fer au Canada, 2004 43
6-2 : Rationalisation du réseau ferroviaire au Canada 44
6-3 : Recettes du secteur ferroviaire, 2002 et 2003 44
6-4 : Emploi dans les chemins de fer, 2002 et 2003 45
6-5 : Production du secteur ferroviaire, en millions de tonnes-kilomètres payantes, 2002 et 2003 45
6-6 : Consommation de carburant du secteur ferroviaire, 2002 et 2003 45
6-7 : Indicateurs financiers des compagnies de chemin de fer d'intérêt local, 2001 – 2003 49

7. Transport routier

7-1 : Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le segment du marché, 2001 – 2003 55
7-2 : Répartition de l'ensemble des recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon la taille des transporteurs, 2000 – 2003 55
7-3 : Recettes de l'industrie du transport en autobus selon le type de service, 1996 – 2003 57
7-4 : Répartition des activités des véhicules selon le type de carrosserie, 2003 58
7-5 : Statistiques sur les véhicules légers par province/territoire, 2003 59
7-6 : Buts des déplacements des véhicules légers, 2003 59
7-7 : Statistiques sur le parc de poids lourds par province/territoire, 2003 60
7-8 : Statistiques sur les poids lourds, selon la configuration, 2003 60
7-9 : Véhicules-kilomètres parcourus par les différents types de véhicules, 2003 61
7-10 : Utilisation des véhicules lourds, 2003 61
7-11 : Indicateurs des commissions de transport en commun dans certaines provinces, 2003 63

8. Transport maritime

8-1 : Classification des ports au 31 décembre 2004 69
8-2 : Ports de pêche du PPPB selon le type de gestion et la région, au 31 décembre 2004 71
8-3 : Ports de plaisance du PPPB cédés par région, au 31 décembre 2004 71
8-4 : Acquéreurs des ports de plaisance cédés du PPPB, au 31 décembre 2004 71
8-5 : Ports de plaisance du PPPB selon le type de gestion, au 31 décembre 2004 71
8-6 : Résultats financiers des administrations de pilotage, 2004 72
8-7 : Missions totales des administrations de pilotage et missions par pilote, 2004 72
8-8 : Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne, de 2001-2002 à 2004-2005 73
8-9 : Recettes et dépenses prévues de la Garde côtière canadienne, 2004-2005 74
8-10 : Transport de marchandises sur la voie maritime du Saint-Laurent, 2003 et 2004 75
8-11 : Trafic dans la voie maritime du Saint-Laurent par produit, 2003 et 2004 75
8-12 : Résultats financiers de la voie maritime du Saint-Laurent, 2001-2002 à 2003-2004 75
8-13 : Flotte de navires immatriculés au Canada selon le type, 1984, 1994 et 2004 76

Titre *Page*

8-14 : Conférences maritimes qui ont desservi le Canada en 2004 78
8-15 : Trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports canadiens, 2003 et 2004 79
8-16 : Statistiques sur le trafic maritime canadien par secteur, 2002 et 2003 79
8-17 : Proportion de navires battant pavillon canadien dans les échanges maritimes du Canada, 2003 80
8-18 : Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 2001 – 2003 80
8-19 : Flux maritimes intérieurs par région du Canada, 2003 80
8-20 : Parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien, 2002 – 2003 81
8-21 : Trafic de ligne par région, 2003 81
8-22 : Échanges maritimes du Canada avec les É.-U., 2002 – 2003 82
8-23 : Trafic maritime du Canada à destination des É.-U., 2003 82
8-24 : Trafic maritime du Canada en provenance des É.-U., 2003, 2003 82
8-25 : Commerce maritime entre le Canada et les pays d'outre-mer, 2002-2003 83
8-26 : Trafic maritime du Canada à destination d'outre-mer, 2003 83
8-27 : Trafic maritime du Canada en provenance d'outre-mer, 2003 83
8-28 : Valeur de la part maritime du commerce international canadien, 2003 84

9. Transport aérien

9-1 : Trafic aérien passagers 2000 – 2004 93

LISTE DES FIGURES

Titre *Page*

2. Les transports et l'économie

2-1 : PIB réel par grand secteur, 1999 – 2004 4
2-2 : PIB réel : Canada versus autres régions, 2000 – 2004 4
2-3 : Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les États-Unis, 1988 – 2004 6
2-4 : Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et d'autres pays, 1988 – 2004 6
2-5 : Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et la rép. Populaire de Chine, 1988 – 2004 7

3. Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements

3-1 : Dépenses et recettes publiques dans le secteur des transports, 1996-1997 à 2003-2004 14

4. Sécurité et sûreté des transports

4-1 : Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien 22
4-2 : Accidents aux passages à niveau et accidents résultant d'intrusions, 1995 – 2004 23
4-3 : Accidents à déclaration obligatoire impliquant le tmd par mode et dans les installations de transport, 1995 – 2004 29
4-4 : Confiance dans la sûreté en vue de protéger les voyageurs aériens 30
4-5 : Contrôle des passagers 30

5. Les transports et l'environnement

5-1 : Émissions totales de GES par secteur, 2002 36
5-2 : Tendances des émissions de GES et des activités de transport, 1990 – 2002 36
5-3 : Émissions de GES des secteurs ferroviaire, aérien, maritimes entre 1990 et 2002 37
5-4 : Émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports, 1990 – 2002 37

7. Transport routier

7-1 : Structure et recettes de l'industrie du camionnage, 2003 53
7-2 : Ventes de camions de classe 8 au Canada, 1990 – 2004 55
7-3 : Recettes totales selon la provenance – secteur des transports en commun, 2003 57
7-4 : Tendance à long terme des transports en commun, 1982 – 2003 58
7-5 : Trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, 1987 – 2003 62

8. Transport maritime

8-1 : Parts du trafic par groupes de ports, 2003 70

LISTE DES TABLEAUX DE L'ADDENDA

Les tableaux de l'addendum sont disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca.

	Titre	*Page*
2.	**Transports et économie**	
A2-1 :	Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 1994 – 2004	A6
A2-2 :	Commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis, par mode et par secteur, 1994 – 2004	A8
A2-3 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis, par province, 2003 – 2004	A8
A2-4 :	Commerce routier entre le Canada et les États-Unis, selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2004	A8
A2-5 :	Commerce entre le canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2004	A9
A2-6 :	Exportations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2004	A9
A2-7 :	Importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2004	A9
A2-8 :	Exportations du Canada selon les principaux pays, 2003 – 2004	A10
A2-9 :	Importations du Canada selon les principaux pays, 2002 – 2003	A10
A2-10 :	Commerce des marchandises du Canada – 25 premiers partenaires, 2004	A10
A2-11 :	Demande touristique au Canada, 2000 – 2004	A11
A2-12 :	Compte des voyages du Canada et tarifs passagers, 2000 – 2004	A12
A2-13 :	Voyages intérieurs au Canada, 1999 – 2003	A13
A2-14 :	Voyages intérieurs par mode de transport et par but, 2003	A14
A2-15 :	Résumé des voyages internationaux, 2000 – 2004	A14
A2-16 :	Touristes en provenance d'autres pays que les États-Unis, 2000 – 2004	A15
A2-17 :	Voyages de plus de 24 heures de canadiens aux États-Unis, selon l'état, 2002 et 2003	A16
A2-18 :	Voyages de moins de 24 heures effectués par des canadiens aux États-Unis selon l'état, 2002 et 2003	A16
A2-19 :	Voyages de plus de 24 heures effectués par des canadiens vers d'autres pays que les États-Unis, 2002 et 2003	A16
A2-20 :	But des voyages au Canada et aux États-Unis, 2002 et 2003	A17
A2-21 :	But des voyages outre-mer, 2002 et 2003	A17
A2-22 :	Emploi dans le secteur des transports, 1998 – 2004	A17
A2-23 :	L'emploi dans le secteur ferroviaire, 1998 – 2003	A17
A2-24 :	Rémunération annuelle moyenne dans le secteur du transport ferroviaire, 1998 – 2003	A18
A2-25 :	Emploi total dans l'industrie du camionnage, 1998 – 2003	A18
A2-26 :	Emploi total dans l'industrie du camionnage, par région, 1998 – 2003	A19
A2-27 :	Salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie du camionnage, 1998 – 2004	A20
A2-28 :	Emploi dans les services de taxi et de limousine, par province, 1998 – 2004	A20
A2-29 :	Employés à temps plein dans l'industrie de l'autobus/autocar, 1998 – 2003	A20
A2-30 :	Emploi dans les transports urbains par région, 1998 – 2003	A20
A2-31 :	Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 1998 – 2003	A21
A2-32 :	Emploi dans les administrations portuaires canadiennes, 1998 – 2004	A21
A2-33 :	Nombre annuel moyen d'emplois dans le secteur du transport maritime, 1998 – 2004	A21
A2-34 :	Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 1998 – 2003	A22
A2-35 :	Emploi par catégorie, corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, 1998 – 2004	A22
A2-36 :	Emploi dans les administrations canadiennes de pilotage, 1998 – 2004	A22
A2-37 :	Emploi dans les associations d'employeurs maritimes, 1998 – 2004	A22
A2-38 :	Coûts annuels de main-d'?uvre par employé, transporteurs maritimes établis au Canada, 1998 – 2001	A23
A2-39 :	Emploi dans l'industrie du transport aérien, 1998 – 2003	A23
A2-40 :	Emploi – aéroports du RNA, 1998 – 2004	A23
A2-41 :	Emploi dans le secteur des préparatifs de voyage et des réservations, 1998 – 2004	A24
A2-42 :	Coûts annuels de main-d'?uvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 1998 – 2003	A24
A2-43 :	Autres emplois directs ayant un rapport avec les transports, 1998 – 2004	A24
A2-44 :	Emploi ayant un rapport avec les transports dans les ministères et organismes fédéraux, 1998-1999 – 2004-2005	A25
A2-45 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par mode, 1998 – 2004	A25
A2-46 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par région, 1998 – 2004	A25
A2-47 :	Conflits de travail par mode de transport, 1998 – 2004	A26
A2-48 :	Consommation totale d'énergie dans l'économie canadienne par secteur, 1993 – 2003	A26
A2-49 :	Consommation d'énergie par type et mode, 1993 – 2003	A27
A2-50 :	Consommation d'énergie dans le secteur des transports par province, 1993 – 2003	A28
A2-51 :	Consommation d'énergie du secteur routier par province, 1993 – 2003	A28
A2-52 :	Consommation d'énergie du secteur aérien par province, 1993 – 2003	A28

	Titre	Page
A2-53 :	Consommation d'énergie du secteur du transport par pipeline, par province, 1993 – 2003	A29
A2-54 :	Consommation d'énergie du secteur maritime par province, 1993 – 2003	A29
A2-55 :	Consommation d'énergie du secteur ferroviaire par province, 1993 – 2003	A29
A2-56 :	Prix du brut – $CAN et $US le baril, 1991 – 2004	A30
A2-57 :	Prix de détail de l'essence ordinaire sans plomb – dans certaines villes, 1993 – 2004	A30
A2-58 :	Prix de détail du carburant diesel routier – dans certaines villes, 1993 – 2004	A30
A2-59 :	Éléments du prix de détail des carburants routiers – moyennes nationales 2004	A31
A2-60 :	Prix d'autres carburants de transport, 1991 – 2004	A31
A2-61 :	Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 1998 – 2003	A31
A2-62 :	Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 1998 – 2003	A32
A2-63 :	Structure des coûts des entreprises de transport, 2000-2003 (% des coûts totaux)	A32
A2-64 :	Résultats financiers des entreprises de transport, 2001 – 2003	A33
A2-65 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, 2004	A34

3. Dépenses consacrées aux transports par les gouvernements

A3-1 :	Dépenses brutes et nettes de transport par ordre de gouvernement, 1995-1996 – 2004-2005	A35
A3-2 :	Dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations du gouvernement fédéral, 1996-1997 – 2004-2005	A36
A3-3 :	Subventions et contributions fédérales directes par mode, 1996-1997 – 2004-2005	A37
A3-4 :	Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 1996-1997 – 2004-2005	A38
A3-5 :	Dépenses et recettes de transport par mode et ordre de gouvernement, 1996-1997 – 2004-2005	A39
A3-6 :	Répartition des dépenses provinciales et locales de transport par province, 1994-1995 – 2003-2004	A40
A3-7 :	Dépenses provinciales/territoriales et locales détaillées de transport par mode et par province/territoire, 1994-1995 – 2003-2004	A41

4. Sécurité et sûreté des transports

A4-1 :	Résumé des statistiques relatives à la sécurité des transports pour les transports aérien, maritime, ferroviaire, routier et le tmd, 1994 – 2004	A53
A4-2 :	Chemins de fer de compétence fédérale, 1999 – 2004	A54
A4-3 :	Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province, 1999 – 2004	A55
A4-4 :	Chemins de fer de compétence fédérale – accidents aux passages à niveau et résultant d'intrusions, 1999 – 2004	A56
A4-5 :	Collisions de la route ayant fait des victimes et des blessés, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliards de véhicules-kilomètres), 1984 – 2003	A56
A4-6 :	Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province/territoire, 2002 et 2003	A57
A4-7 :	Victimes parmi les occupants de véhicules et taux de port de la ceinture de sécurité, 1998 – 2002	A57
A4-8 :	Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie (>0 mg%) et nombre de personnes accusées de conduite en état d'ébriété, 1998 – 2002	A57
A4-9A :	Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 1999 – 2003	A57
A4-9B :	Victimes résultant de collisions mortelles impliquant des véhicules commerciaux et autres par type de véhicule, 1999 – 2003	A58
A4-10 :	Victimes de la route par catégorie d'usagers, 1999 – 2003	A58
A4-11 :	Véhicules impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 1999 – 2003	A58
A4-12 :	Sinistres maritimes, 1999 – 2004	A59
A4-13 :	Sinistres maritimes par région, 1999 – 2004	A60
A4-14 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 1994 – 2004	A61
A4-15 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités commerciales, 1999 – 2004	A61
A4-16 :	Accidents d'aviation et victimes d'avions assujettis au RAC, 1999 – 2004	A62
A4-17 :	Résumé des accidents d'aviation déclarés au bureau de la sécurité des transports, 1999 – 2004	A63
A4-18 :	Taux d'accidents d'avions immatriculés au Canada pour les aéronefs assujettis au RAC, 1999 – 2004	A64
A4-19 :	Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province, 1999 – 2004	A65
A4-20A :	Accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses par mode et phase de transport, 1999 – 2004	A66
A4-20B :	Victimes et blessés causés par des accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses, 1999 – 2004	A66
A4-20C :	Nombre total de victimes et de blessés dans des accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses, 1999 – 2004	A66

Titre *Page*

6. Transport ferroviaire

A6-1 : Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2004 ... A67
A6-2 : Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2004 ... A67
A6-3 : Recettes des chemins de fer, 1993 – 2003 ... A68
A6-4 : Emploi dans les chemins de fer, 1993 – 2003 ... A68
A6-5 : Consommation de carburant des chemins de fer, 1993 – 2003 ... A68
A6-6 : Tonnes-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 1993 – 2003 ... A69
A6-7 : Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 1996 – 2003 ... A69
A6-8 : Tonnage transporté par le secteur ferroviaire, 1993 – 2003 ... A69
A6-9 : Chargements annuels de wagons de chemin de fer par produit, 1995 – 2004 ... A70
A6-10 : Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1996 – 2004 ... A72
A6-11 : Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1996 – 2004 ... A72
A6-12 : Volume des exportations ferroviaires par province d'origine, 1996 – 2004 ... A73
A6-13 : Valeur des exportations ferroviaires par province d'origine, 1996 – 2004 ... A73
A6-14 : Volume des importations ferroviaires par province de dédouanement, 1996 – 2004 ... A73
A6-15 : Valeur des importations ferroviaires par province de dédouanement, 1996 – 2004 ... A74
A6-16 : Volume des principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1996 – 2004 ... A74
A6-17 : Volume des principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1996 – 2004 ... A75
A6-18 : Valeur des principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1996 – 2004 ... A75
A6-19 : Valeur des principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1996 – 2004 ... A76
A6-20 : Volume des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2004 ... A76
A6-21 : Valeur des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2004 ... A76
A6-22 : Volume des importations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2004 ... A77
A6-23 : Valeur des importations ferroviaires par port de dédouanement, 1996 – 2004 ... A77
A6-24 : Exportations et importations ferroviaires-maritimes, 1996 – 2003 ... A77
A6-25 : Exportations ferroviaires-maritimes selon le lieu d'origine, 1996 – 2003 ... A77
A6-26 : Exportations ferroviaires-maritimes par produit, 1996 – 2003 ... A78
A6-27 : Importations ferroviaires-maritimes par destination, 1996 – 2003 ... A78
A6-28 : Importations ferroviaires-maritimes par produit, 1996 – 2003 ... A78
A6-29 : Voyageurs et voyageurs-kilomètres – via rail et transporteurs de classe II, 1996 – 2003 ... A79
A6-30 : Voyageurs des trains de banlieue – Toronto, Montréal et Vancouver, 1994 – 2003 ... A79

7. Transports routier

A7-1 : Réseau routier du Canada ... A80
A7-2 : Projets STI financés par le fédéral, 2004 ... A80
A7-3 : Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage par région, 1990 – 2004 ... A81
A7-4 : Répartition des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 1991 – 2003 ... A81
A7-5 : Recettes totales des exploitants de services de transport en commun, 1996 – 2003 ... A81
A7-6 : Tendances à long terme des transports en commun – passagers transportés et véhicules-kilomètres, 1982 – 2003 ... A82
A7-7 : Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1996 – 2003 ... A82
A7-8 : Passagers des services interurbains et de transport urbain transportés par l'industrie du transport par autobus/autocar, 1985 – 2003 ... A83
A7-9 : Total du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, tonnes-kilomètres annuelles, 1988 – 2002 ... A83
A7-10 : Trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui par secteur et par province, 2003 ... A83
A7-11 : Trafic international des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les principaux couloirs d'échange et la province, 2003 ... A84
A7-12 : Trafic interprovincial des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les principaux couloirs d'échange, 2003 ... A84
A7-13 : Trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui par secteur et groupe de produits, 2004 ... A84
A7-14 : Vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2000 – 2004 ... A85
A7-15 : Vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles/autres véhicules, 2000 – 2004 ... A85

Titre *Page*

8. Transports maritime

A8-1 : Nombre de ports placés sous le contrôle et l'administration de Transports Canada, par province, 1996 – 2004 . A86
A8-2 : Situation, dans le contexte de la cession, des ports régionaux, locaux et éloignés de transports Canada . . A86
A8-3 : Situation financière des administrations portuaires canadiennes, 2003 . . . . . A87
A8-4 : Comparaison des résultats financiers des APC, 2002 et 2003 . . . . . A88
A8-5 : Résultats financiers des principaux ports, 1999 – 2003 . . . . . A88
A8-6 : Résultats financiers des ports de Transports Canada, 1999-2000 – 2002-2003 . . . . . A88
A8-7 : Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire du Canada, 2001 – 2002 . . . . . A88
A8-8 : Nombre total des missions de pilotage et des missions par pilote, 1998 – 2004 . . . . . A89
A8-9 : Mouvements de marchandises sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1990 – 2003 . . . . . A89
A8-10 : Trafic sur la voie maritime du Saint-Laurent par produit, 1993 – 2004 . . . . . A89
A8-11 : Aperçu des principaux services de traversier A90
A8-12 : Trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports canadiens, 1992 – 2004 . . . . . A92
A8-13 : Statistiques sur le trafic maritime du Canada par secteur, 1986 – 2003 . . . . . A92
A8-14 : Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le commerce côtier canadien, 1988 – 2003 . . . . . A92
A8-15 : Parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien, 1994 – 2003 . . . . . A92
A8-16 : Commerce maritime du Canada avec les États-Unis, 1986 – 2003 . . . . . A92
A8-17 : Commerce maritime du Canada avec des pays d'outre-mer, 1986 – 2003 . . . . . A92
A8-18 : Total des importations/exportations maritimes par produit, 2003 . . . . . A93

9. Transport aérien

A9-1 : Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2003 . . . . . A94
A9-2 : Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, dépenses par province, 1995-1996 – 2004-2005 . A95
A9-3 : Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – projets approuvés en 2004 . . . . . A96
A9-4 : Frais d'améliorations aéroportuaires aux aéroports du réseau national d'aéroports (RNA), 2004 . . . . . A97
A9-5 : Compagnies aériennes étrangères qui assuraient des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada au 31 décembre 2004 . . . . . A98
A9-6 : Transporteurs régionaux qui offraient des services aériens réguliers au 31 décembre 2004 . . . . . A99
A9-7 : Licences détenues au 31 décembre 2004 . . . . . A99
A9-8 : Résumé des licences et des permis du personnel en date de septembre 2004 . . . . . A99
A9-9 : Licences et permis du personnel par province, en date du 30 septembre 2004 . . . . . A100
A9-10 : Profil de la flotte d'avions de loisir au 31 décembre 2004 . . . . . A100
A9-11 : Volume de marchandises transportées par des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2003 . A100
A9-12 : Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1993 – 2003 . . . . . A100
A9-13 : Valeur du fret international expédié par avion, 1998 – 2004 . . . . . A100
A9-14 : Exportations et importations par avion selon la région du monde, 2003 et 2004 . . . . . A101
A9-15 : Commerce international par avion entre le Canada et ses 25 principaux partenaires, 2004 . . . . . A101
A9-16 : Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2003 et 2004 . . . . . A102
A9-17: Passagers payants embarqués/débarqués, 2003 . . . . . A102
A9-18 : Changements survenus dans les services aériens réguliers intérieurs en 2004 . . . . . A103
A9-19 : Changements survenus dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2004 . . . . . A103
A9-20 : Changements survenus dans les services aériens réguliers internationaux en 2004 . . . . . A104
A9-21 : Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par compagnie aérienne, secteur intérieur, décembre 2003 et 2004 . . . . . A104
A9-22 : Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par région, secteur intérieur, décembre 2003 et 2004 . A105
A9-23 : Concurrence sur les liaisons intérieures au 31 décembre 2004 . . . . . A106

LISTE DES FIGURES DE L'ADDENDA

Titre *Page*

6. Transport ferroviaire

A6-1 : Trafic intermodal du CN et du CP, 1996 – 2003 . . . . . A71
A6-2 : Origine et destination du trafic intermodal nord-américain du CN et du CP, 1996 – 2003 . . . . . A71
A6-3 : Part du trafic intermodal ferroviaire par segment, 1996 – 2003 . . . . . A71
A6-4 : Croissance du trafic CSWP et RSWP du CN et du CP, 1996 – 2003 . . . . . A71

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT

TRANSPORTS ET ÉCONOMIE

- En 2004, l'économie canadienne s'est mieux comportée qu'en 2003, affichant un taux de croissance réel de 2,8 %.
- Les exportations, les dépenses de consommation et les investissements des entreprises ont tous contribué à cette relance de l'économie.
- Dans la deuxième moitié de l'année, la vigueur du dollar canadien a nui aux exportations, donné de l'impulsion aux importations et ralenti la croissance de l'économie.
- L'augmentation de la valeur du dollar, qui s'est chiffrée en moyenne à 7,7 % en 2004 par rapport à la devise américaine, reflète une baisse de la valeur du dollar américain et une augmentation des prix des matières premières.
- La valeur du dollar canadien a reculé de 0,788 $US en janvier à 0,714 $US en mai avant d'atteindre un record de 12 ans, à hauteur de 0,851 $US au mois de novembre.
- L'indice des prix à la consommation (IPC) a progressé de 1,9 % en 2004. Les prix de l'énergie et des transports ont augmenté respectivement de 6,8 % et de 2,4 %.
- En termes réels, le revenu personnel disponible par habitant a augmenté de 1,5 %.
- La population du Canada a augmenté de 0,9 %, alors que l'emploi a progressé de 1,8 %.
- L'ensemble des provinces et des territoires à l'exception de la province Terre-Neuve et du Labrador a affiché une croissance économique. L'Ouest du Canada et l'Ontario se sont mieux comportés que le Québec et l'Est du pays.
- Les exportations du Canada aux États-Unis ont progressé de 6,5 %, contre 13,4 % avec l'Union européenne et 38,8 % vers la Chine (4,7 % avec le Japon).
- Les entreprises de camionnage ont concentré 62 % des échanges avec les États-Unis, les compagnies de chemin de fer, 18 %, les pipelines, 11 %, le transport aérien, 6 %, et le transport maritime, 3 %.
- Près de 76 % du commerce (en termes de valeur) entre le Canada et les États-Unis transporté par camion a transité par six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie/Niagara Falls, Sarnia et Lansdowne en Ontario, Lacolle au Québec et Pacific Highways en Colombie-Britannique.
- En 2004, le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis s'est chiffré à 209 milliards $, les importations étant plus importantes que les exportations, et les transports maritime et aérien dominant ces échanges sur le plan de la valeur et du volume.
- Sur les vingt premiers partenaires commerciaux du Canada en 2004, cinq ont enregistré un taux de croissance annuel moyen à double chiffre dans leurs échanges avec le Canada par rapport à la période 1994 à 2004.
- En 2004, la Chine s'est classée respectivement au deuxième (24,1 milliards $) et au quatrième (6,6 milliards $) rangs au chapitre des importations et des exportations du Canada en provenance du monde entier.
- Les dépenses touristiques, notamment les dépenses consacrées aux transports, ont augmenté en 2004. L'activité touristique s'est remise des contrecoups de plusieurs contretemps, y compris l'épidémie de SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère). Les dépenses de transport aérien ont reculé de 9,4 %. Les voyages intérieurs interprovinciaux et intraprovinciaux ont affiché un repli en 2004.
- La consommation d'énergie des transports routiers a augmenté de 3,2 % en 2003, et c'est le seul mode de transport qui a consommé plus d'énergie que l'année d'avant. Le transport par pipeline a consommé 15,2 % d'énergie en moins alors que les transports maritime et ferroviaire en ont consommé respectivement 6,9 % et 0,3 % en moins.

- La productivité du secteur des transports a progressé de façon marginale en 2003, soit de 0,3 %, alors que les prix du transport des marchandises ont augmenté de 1,8 %.
- En 2004, les services de transport commerciaux ont représenté 4,1 % du produit intérieur brut (PIB) à valeur ajoutée du Canada. En 2003, par rapport au PIB des provinces/territoires, l'augmentation la plus importante du secteur des transports a été observée au Manitoba, en Colombie-Britannique et au Nouveau-Brunswick. L'Ontario et le Québec ont concentré 57,8 % des transports commerciaux nationaux sous le PIB, contre 28,4 % à l'Alberta et à la Colombie-Britannique.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,6 % du PIB du Canada en 2004.
- La demande finale globale relative aux transports a représenté 12,5 % des dépenses totales en 2004.

DÉPENSES DE L'ÉTAT CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

- Durant l'exercice 2003-2004, les dépenses consacrées aux transports par tous les ordres de gouvernement se sont chiffrées à 19,7 milliards $, soit 0,2 milliard $ de plus qu'en 2002-2003. Les dépenses des gouvernements fédéral et provinciaux ont augmenté alors que celles des gouvernments locaux ont diminué quelque peu.
- En 2003-2004, tous les ordres de gouvernement ont perçu pour 15,3 milliards $ de droits de permis et de licences et de taxes sur le carburant auprès des usagers des transports, soit 3 % de plus que l'année d'avant.
- En 2003-2004, les dépenses fédérales directes dans les transports devraient se chiffrer à 2 milliards $, soit une hausse de 8,2 % par rapport à 2002-2003. Le gouvernement fédéral a continué de consacrer plus d'argent à la sécurité, à la sûreté et aux politiques en 2003-2004.
- En 2004-2005, l'ensemble des subventions et contributions directes du gouvernement fédéral devrait atteindre 856 millions $, soit 6,0 % de plus qu'en 2003-2004.
- Les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales ont consacré 17 milliards $ aux transports en 2003-2004, soit environ 0,6 % de plus qu'en 2002-2003. Environ 78 % de ce montant a été consacré aux routes et aux autoroutes.
- En 2003-2004, les gouvernements ont consacré 13,6 milliards $ aux routes et 2,9 milliards $ aux services de transport en commun. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,2 milliards $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS

- Un récent sondage d'opinion publique a montré que pour l'ensemble des modes de transport, plus de 90 % des Canadiens accordent au transport au Canada soit une côte de modérément ou très sûre et sécuritaire.
- En 2004, Transports Canada a poursuivi son travail réglementaire et de surveillance de la sécurité, a mis en place un certain nombre d'initiatives visant à améliorer et à poursuivre la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans les industries aérienne, ferroviaire et maritime. En 2004, comparativement à 2003, il y a eu moins d'accidents dans les domaines du transport aérien et maritime en 2004 qu'en 2003. Les transports aérien et routier ont fait moins de victimes alors que les transports maritime et ferroviaire en ont fait plus.
  - Les accidents ferroviaires ont augmenté de 9,3 % en 2004, alors que les victimes du chemin de fer ont fait un bond de 77 en 2003 à 99 en 2004. Les deux tiers de ces victimes sont attribuables à une augmentation de 52 % du nombre d'accidents dus à des intrusions. Les accidents aux passages à niveau publics automatiques et sans protection ont affiché un recul.
  - En 2003 (année des données les plus récentes), il y a eu une baisse de 2 % des collisions qui ont fait des victimes, une diminution de 5,6 % des victimes de la route et une baisse de 2,5 % des blessés de la route.
  - Il y a eu 431 sinistres maritimes en 2004, contre 485 en 2003. À l'instar des années précédentes, la majorité des sinistres maritimes étaient des accidents de navigation. Au total, 27 victimes ont été confirmées en 2004, soit légèrement plus que la moyenne de 23 des cinq années précédentes. Les pertes de navires confirmées (17) ont affiché leur plus bas niveau. Les bateaux de pêche ont concentré 54 % du total des sinistres maritimes déclarés, contre 35 % aux bâtiments commerciaux.
  - Un total de 244 aéronefs immatriculés au Canada ont été impliqués dans 241 accidents déclarés en 2004; sur ce nombre, 104 ont intéressé des appareils affectés à des vols commerciaux, alors que les 140 autres accidents ont intéressé l'aviation de loisir. Sur les trois accidents qui ont impliqué des transporteurs canadiens et les quatre accidents impliquant des aéronefs de navette, aucun n'a fait de victime.

- Sur environ 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses par an, 379 accidents survenus dans le transport des marchandises dangereuses ont été déclarés en 2004, soit légèrement plus qu'en 2003 (356). Également en 2004, il y a eu 11 victimes et 35 blessés résultant d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses; sur ces chiffres, 12 blessés et une victime sont directement imputables aux marchandises dangereuses proprement dites.

- La sûreté des transports demeure une des principales priorités de Transports Canada. En 2004, Transports Canada a poursuivi son travail visant à hausser la sûreté du transport dans tous les modes. Le tout a contribué à augmenter la confiance du public dans la sûreté du système des transports.
  - Parmi les initiatives importantes en 2004 portant sur la sûreté du transport aérien, il y a eu: des améliorations législatives et réglementaires; des programmes comme le programme de contribution à l'amélioration de la sécurité de la cabine et le programme d'autorisation de sécurité en matière de transport aérien; des campagnes de sensibilisation; des initiatives liées à la formation du personnel de l'industrie; et des initiatives internationales.
  - Transports Canada a fait des progrès importants vers le renforcement de la sûreté maritime. Le Règlement sur la sûreté du transport maritime est entré en vigueur le 1er juillet 2004, ce qui a abouti à l'entrée en vigueur au Canada du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS).
  - Les efforts relatifs à la sûreté ferroviaire ont redoublé à l'issue des attaques perpétrées en mars 2004 contre des trains de banlieue à Madrid, en Espagne. La sûreté du transport intermodal et international de cargo conteneurisé est devenu une source de préoccupation importante en ce qui a trait au transport international. En 2004, un groupe de travail Canada-États-Unis a travaillé à un projet conjoint sur la sûreté des marchandises.
  - En 2004, Transports Canada a continué à rehausser sa capacité de faire face aux cas d'urgence et de crises.
  - Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre de l'Initiative d'intervention en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire dans le cadre du transport de matières dangereuses.

TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT

- En 2002, 26 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada ont été imputables au secteur des transports : 72 % au transport routier, 7 % au transport aérien, 3 % au transpc t ferroviaire et 3 % au transport maritime. Le transport hors route et le transport par pipeline ont concentré les 15 % restants du total des émissions de GES attribuables au secteur des transports.
- Entre 1990 et 2002, les émissions de GES du transport routier et les niveaux d'activités des secteurs du transport des passagers et des marchandises ont augmenté d'environ 12 %, les niveaux d'activités et les émissions de GES se suivant l'un l'autre.
- Au cours de la même période :
  - les émissions de GES attribuables au transport routier des marchandises ont augmenté de 53 %, contre une augmentation de 103 % du transport routier des marchandises;
  - les émissions de GES attribuables au transport aérien ont augmenté de 18 %;
  - les émissions attribuables au secteur ferroviaire ont reculé d'environ 16 %, en dépit d'une croissance de 28 % du trafic;
  - les émissions du transport maritime ont augmenté de 3 %.
- Le secteur des transports concentre 60 % des émissions totales d'oxydes d'azote (NOx), 26 % des émissions de composés organiques volatils (COV), 7 % des émissions de particules et 4 % des émissions d'oxydes de soufre (SOx). Depuis 1990, les émissions globales de tous ces polluants ont diminué.
- Un certain nombre de nouvelles initiatives fédérales dans le domaine des transports ont été prises en 2004 :
  - le Défi d'une tonne, campagnes visant à fournir aux Canadiens des renseignements et des outils pour réduire d'une tonne leurs propres émissions de GES, notamment les émissions attribuables aux déplacements;
  - l'annonce de l'Autoroute de l'hydrogène, initiative visant à stimuler le développement et la commercialisation des technologies de l'hydrogène et des piles à combustible;
  - le Programme de démonstration en transport urbain, initiative dont le but est de démontrer et d'évaluer les incidences de stratégies intégrées pour réduire les émissions de GES, la pollution atmosphérique, les encombrements, les formes urbaines et l'affectation des terres et d'augmenter la pratique des transports actifs;

- les gouvernements fédéral et provinciaux ont annoncé des investissements dans les transports en commun publics; le Nouveau Pacte pour les villes et les collectivités annoncé dans le discours du Trône; et un programme national de remise à neuf des autobus urbains de transport en commun;
- le Programme des véhicules à technologies de pointe, qui vise à réduire les émissions de GES dans le secteur des transports;
- l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises, qui vise à réduire l'augmentation des émissions de GES attribuables au transport des marchandises;
- des modifications au Règlement sur la teneur en soufre du carburant diesel afin d'imposer des limites aux carburants diesel des véhicules hors route, ferroviaires et maritimes en phase avec les niveaux adoptés par l'Environmental Protection Agency des États-Unis en juin 2004;
- le projet de Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression visant à imposer des normes sur les émissions aux moteurs diesel à compter de 2006.

TRANSPORT FERROVIAIRE

- Le réseau ferroviaire a été relativement stable en 2004. Les seules voies abandonnées l'ont été par le Canadien Pacifique (129 km) et le Southern Manitoba Railway (une centaine de kilomètres).
- Près de 2 300 km de voies ont été cédées dans le cadre de la prise de contrôle de BC Rail par le CN. La seule autre cession s'est faite entre Burlington Northern Santa Fe et la Kettle Falls International Railway de création récente, qui a porté sur 9 km de voies.
- Sur les recettes ferroviaires globales en 2003, 89 % ont générées par le CN, par le Canadien Pacifique (CP) et par VIA Rail.
- Les chemins de fer de classe I ont consommé 1,8 milliard de litres de carburant en 2003, soit un chiffre identique à 2002 mais inférieur à 1990, alors qu'ils en avaient consommé 1,9 milliard de litres.
- Le CN a déclaré une baisse de 4 % des tonnes-kilomètres transportées en 2003, alors que la production du CP a augmenté de près de 7,5 %.
- En 2004, le nombre de wagons de chemin de fer chargés a augmenté de 5 %, pour s'établir à 273 millions de tonnes. Dans l'Ouest du Canada, les volumes transportés par le train ont augmenté de 9 % alors que, dans l'Est du pays, les volumes sont restés stables, à hauteur de 133 millions de tonnes.
- Les expéditions de charbon et de coke ont augmenté de 4 % en 2004, celles de produits chimiques, de 11 %, pour s'établir à 16 millions de tonnes, celles de minerai de fer ont reculé de 15,4 % (à cause d'une grève des travailleurs des mines de fer) et celles des produits forestiers se sont chiffrées à 45,3 millions de tonnes. Les expéditions de céréales se sont élevées à 27,5 millions de tonnes, ce qui est inférieur au volume enregistré dans les années 1990, tandis que les expéditions ferroviaires de substances fertilisantes ont augmenté de 11 % et que celles de produits automobiles ont légèrement reculé, pour s'établir à 5,1 millions de tonnes.
- Les exportations par chemin de fer en tonnage ont augmenté de 8 % en 2004, pour atteindre 76,5 millions de tonnes, les produits forestiers et les produits chimiques comptant pour la majeure partie de cette hausse. La part la plus importante du volume des exportations ferroviaires à destination des États-Unis est provenue de l'Ontario (25 %).
- En 2004, il y a eu une légère hausse du tonnage des importations par chemin de fer, qui est passé à 21,7 millions de tonnes. Les importations de produits chimiques et de métaux ont augmenté. Les importations d'automobiles ont légèrement reculé, pour s'établir à 5,1 millions de tonnes, niveau qui est néanmoins supérieur à la moyenne de 4,1 millions de tonnes enregistrée durant la période 1996-2004.
- Fort Frances et Sarnia, toutes les deux en Ontario, ont représenté respectivement 19,5 % et 16,8 % des exportations ferroviaires, les produits forestiers et les produits chimiques étant les principaux produits exportés via ces postes frontaliers. Sur le plan de la valeur, les postes frontaliers qui se sont classés en tête au chapitre des produits automobiles ont été Sarnia et Windsor.
- Les compagnies de chemin de fer de classe I ont transporté 83 millions de tonnes de marchandises à destination et en provenance des ports canadiens en 2003, contre 82 millions de tonnes en 2002.
- La Colombie-Britannique et l'Alberta ont affiché des baisses des exportations ferroviaires-maritimes en 2003, alors que la Saskatchewan a affiché une hausse de ses exportations. Les exportations de charbon et de céréales ont chuté, alors que les exportations d'autres produits agricoles et alimentaires ont connu leur plus forte augmentation. Les importations ferroviaires-maritimes ont légèrement augmenté en 2003, et le Québec et l'Ontario sont demeurés les deux principales destinations de ce trafic.
- Le trafic ferroviaire voyageurs interurbain a légèrement baissé en 2003. VIA Rail a signalé une baisse de 4,8 % du nombre de voyageurs transportés.
- La productivité des transporteurs ferroviaires de marchandises a augmenté de 2,4 % en 2003, alors que celle de VIA Rail a reculé de 8,7 %.

TRANSPORT ROUTIER

- En 2004, on est parvenu à un consensus pour limiter à 13 le nombre d'heures de conduite des conducteurs de véhicules utilitaires et à 14 le nombre d'heures de service par période de 24 heures.
- Trois modifications ont été apportées aux normes sur les poids et dimensions des camions et des autobus et autocars en 2004 : une modification à la longueur globale de la caisse d'un camion, une limite à la cheville d'attelage de la deuxième remorque d'un train routier double de type B et le déplacement des véhicules récréatifs de la catégorie « camion porteur » à celle des « autobus interurbains ».
- En 2004, la *Passenger Transportation Act* de Colombie-Britannique est entrée en vigueur.
- Les poids lourds qui ont franchi la frontière canado-américaine ont augmenté de près de 2 % en 2004.
- TransForce Income Fund s'est classée en tête de liste des entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada au chapitre du nombre de véhicules (tracteurs-remorques) que compte son parc.
- Les entreprises de camionnage transportant des marchandises diverses ont représenté 62,5 % des recettes globales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 2003, alors que la part des entreprises de camionnage spécialisées a diminué de façon marginale.
- Si l'on en croit l'Enquête sur les véhicules au Canada de 2003, il y avait 17,5 millions de véhicules légers (c.-à-d. d'une masse brute inférieure à 4 500 kg) au Canada, dont 11,1 millions de voitures de tourisme et familiales, 2,2 millions de véhicules appartenant à la catégorie des fourgonnettes, 2,7 millions de camionnettes et 1,5 million de véhicules utilitaires sport (VUS).
- les fourgonnettes, les VUS et les camions légers ont représenté 39,9 % des véhicules-kilomètres en 2003. Ils ont parcouru en moyenne une distance supérieure à celle des voitures de tourisme et des familiales (17 900 km contre 15 400 km) et ont affiché un taux d'occupation des véhicules légèrement supérieur (1,68 personne).
- On a recensé en moyenne 550 véhicules par tranche de 1 000 habitants au Canada en 2003.
- Toujours selon l'Enquête sur les véhicules au Canada, il y avait 600 000 poids lourds (d'une masse brute égale ou supérieure à 4 500 kg) au Canada, dont 322 000 étaient des camions de taille moyenne pesant entre 4 500 kg et 15 000 kg, et près de 279 000 étaient des camions de classe 8 pesant plus de 15 000 kg.
- L'Ontario (37 %), l'Alberta (24 %) et le Québec (13 %) ont concentré 74 % du parc des poids lourds.
- Les poids lourds ont représenté 18 milliards de véhicules-kilomètres en 2003, contre moins de 6,2 milliards pour les camions de taille moyenne.
- Les mouvements à vide ont représenté 13 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds, contre environ 5 % pour les camions de taille moyenne.
- En 2003, le trafic national et transfrontalier des compagnies de camionnage pour compte d'autrui a généré des recettes respectives de 8,8 et de 8,0 milliards $. Six groupes de produits ont compté pour 82 % de ces recettes : produits manufacturés, denrées alimentaires, produits forestiers, produits métalliques et sidérurgiques, matériels automobiles/de transport et produits en plastique/chimiques.
- L'Ontario a dominé à scène avec 36 % du trafic intraprovincial, 34 % du trafic interprovincial et 45 % du trafic transfrontalier assuré par des camions. Les courants d'échange les plus denses se sont faits entre l'Ontario et le centre des États-Unis et l'Ontario et le Sud des États-Unis, avec respectivement 19,3 et 12,7 milliards de tonnes-kilomètres.
- La productivité totale des facteurs dans l'industrie du camionnage a reculé de 0,9 % en 2003.
- En 2003, le ratio d'exploitation moyen de l'industrie du camionnage a atteint 94,9 %, soit légèrement mieux que le ratio moyen de 94,4 enregistré durant la période 1998-2002.
- Les recettes des exploitants de services de transport en commun ont augmenté de 4,6 % en 2003. Dans l'ensemble, la productivité des transports en commun au Canada a augmenté de 1,8 %, alors que les prix ont progressé de 2,8 %.
- En 2003, la productivité totale des facteurs des réseaux de transport en commun a augmenté de 0,5 %.

TRANSPORT MARITIME

- Le Conseil maritime et industriel national, qui est une tribune composée de l'industrie et du gouvernement, a été créé pour resserrer le dialogue entre le gouvernement fédéral et l'industrie du transport maritime, resserrer les rapports et la coordination des initiatives du secteur du transport maritime et assurer une certaine cohésion entre un groupe essentiel de ministères fédéraux dont les mandats et les intérêts portent sur le transport maritime.
- À la fin de 2004, 92 ports et installations portuaires régionaux et locaux et éloignés demeuraient sous le contrôle de Transports Canada.

- Les recettes d'exploitation totales des administrations portuaires canadiennes (APC), qui sont des ports financièrement autonomes essentiels au commerce intérieur et international, se sont chiffrées à 299 millions $ en 2003, soit une hausse de 9 % par rapport à 2002 (275 millions $). Vancouver et Montréal ont représenté près de 57 % de ce total.
- Le tonnage manutentionné par les APC a augmenté de 215 millions de tonnes en 2002 à 227 millions de tonnes en 2003, cinq APC concentrant 69 % de ce volume (Vancouver, Saint John, Sept-Îles, Montréal et Québec).
- En 2003, les APC ont manutentionné 51 % de l'ensemble du trafic portuaire.
- Sur le nombre total de ports de pêche, 679 étaient gérés par des administrations portuaires à la fin de 2004, alors que 328 étaient des ports pour petites embarcations gérés par le ministère des Pêches et des Océans du Canada.
- Trois des quatre administrations de pilotage ont essuyé un déficit en 2004, représentant des pertes de plus de 5 millions $, contre un bilan positif en 2003.
- Les dépenses nettes de la Garde côtière canadienne se sont chiffrées à 467,1 millions $ en 2003-2004. En 2004, on s'est beaucoup occupé de la création de la Garde côtière canadienne comme organisme de service spécial (OSS).
- Les deux principaux tronçons de la Voie maritime du Saint-Laurent (le tronçon Montréal–lac Ontario et le tronçon du canal Welland) ont assuré le transport d'environ 43 millions de tonnes de marchandises durant la saison 2004, soit 5,3 % de plus qu'en 2003.
- Les services de traversiers ont transporté environ 38,8 millions de passagers et 16,3 millions de véhicules en 2004.
- En 2004, le trafic des paquebots de croisière internationaux a reculé à Vancouver mais a augmenté dans les quatre ports de l'Est du Canada dans lesquels font escale les paquebots de croisière, soit Montréal, Québec, Halifax et Saint John.
- Les marchandises intérieures chargées et déchargées dans les ports canadiens ont augmenté, pour s'établir à 136,4 millions de tonnes en 2003, soit une hausse de 9 % par rapport à 2002.
- En 2003, 306,6 millions de tonnes de marchandises internationales ont été manutentionnées dans les ports canadiens, contre 282,7 millions de tonnes en 2002. Sur ce total, 123,5 millions de tonnes étaient des marchandises du Canada à destination et en provenance des États-Unis, ce qui marque une légère hausse par rapport à 2002, alors que 183,2 millions de tonnes concernaient les échanges maritimes entre le Canada et d'autres pays étrangers (à l'exclusion des États-Unis).
- La valeur du commerce maritime international du Canada en 2003 s'est chiffrée à 107,4 milliards $, à l'exclusion des expéditions via les ports américains, soit une hausse de 4,1 % par rapport à 2002.

TRANSPORT AÉRIEN

- Air Canada s'est soustraite avec succès à la protection de la *Loi sur les faillites* en 2004.
- Le gouvernement fédéral a chargé le Comité permanent des transports de procéder à un examen pour savoir si le Canada devait assouplir davantage sa stratégie de réglementation économique du transport aérien.
- La commissaire aux plaintes relatives au transport aérien a publié deux rapports en 2004 au sujet de l'année 2003, qui font état d'une baisse du nombre de plaintes.
- En 2004, des études ont été réalisées sur la valeur des aéroports loués du Réseau national d'aéroports, sur l'incidence que les loyers aéroportuaires ont sur le secteur du transport aérien et le public voyageur et sur l'équité du modèle de loyer en vigueur.
- En 2004 s'est achevée une étude sur la rentabilité financière des aéroports régionaux et des petits aéroports cédés depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports.
- Des modifications au Règlement sur les systèmes informatisés de réservation ont été publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada*, ce qui a abouti à une plus grande déréglementation du système qui reconnaît l'importance de ces changements en vertu de l'émergence d'Internet comme outil d'information et de vente.
- Le 1er avril 2004, le Droit sur la sécurité des passagers du transport aérien, imposé pour financer les coûts des mesures de renforcement du système de sûreté du transport aérien mises en place après les attentats terroristes du 11 septembre 2001, a été ramené à 6 $ pour chaque voyage effectué au Canada, à 10 $ pour les voyages transfrontaliers et à 20 $ pour les autres voyages internationaux. Depuis le 1er mars 2005, ce droit a encore été ramené à 5 $ pour les voyages intérieurs, à 8,50 $ pour les voyages transfrontaliers et à 17 $ pour les autres voyages internationaux.
- En 2004, le gouvernement fédéral a continué de verser des indemnités à court terme pour les responsabilités de tierces parties en cas de guerre ou de terrorisme (renouvelables pour des périodes de 90 jours), régime qu'il a mis en place après que les compagnies d'assurances internationales eurent supprimé leur niveau de couverture préalable le 22 septembre 2001.
- L'Accord canada-américain sur le précontrôle aux aéroports a été élargi en décembre 2004 à l'aéroport international de Halifax.

- Plusieurs nouvelles désignations ont été annoncées par le ministre des Transports en 2004 dans le cadre de la nouvelle politique sur les désignations multiples, laquelle permet à tous les transporteurs d'assurer des vols internationaux réguliers sur n'importe quel marché aérien, peu importe leur taille : Air Canada (prolongation de sa désignation provisoire, Grenade), Air Transat (Toronto–Manzanillo [Mexique] et Winnipeg–Puerta Vallarta), Zoom Airlines (Ottawa–Puerto Vallarta) et Canjet (République dominicaine).
- Le Canada a participé à sept séries de négociations avec cinq pays en 2004 et tenu des consultations avec 14 autres. Un accord modifié a été conclu avec la Fédération de Russie, tandis qu'un accord a été conclu avec le Japon qui élargit les perspectives d'exploitation entre le Canada et le Japon. Des dispositions provisoires ont été conclues avec la Colombie, Israël et Singapour, et un accord a été conclu avec le Brésil. De nouveaux régimes tarifaires ont été mis en place avec la Barbade, St. Kitts, Sainte-Lucie et Trinité-et-Tobago.
- En 2004, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a financé 42 projets dans 35 aéroports se rapportant à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation.
- En dépit de la baisse du trafic passagers en 2003 attribuable à l'épidémie de SRAS, les recettes globales des deux aéroports canadiens les plus fréquentés ont augmenté de 8,5 %.
- Avec ses filiales, Air Canada est demeurée le transporteur aérien dominant du Canada en 2004, avec des recettes de 7,6 milliards $ entre le 1er octobre 2003 et le 30 septembre 2004. La compagnie a desservi 21 villes au Canada, 30 aux États-Unis et 54 à l'étranger. Elle possède trois filiales : Air Canada Jazz, qui assure les liaisons intérieures et transfrontalières moins fréquentées; Vacances Air Canada, qui offre des forfaits de voyage, et Jetz, qui offre des services d'affrètement de luxe aux équipes sportives et aux entreprises. Trois exploitants de services locaux indépendants ont offert des services régionaux pour le compte d'Air Canada : Air Georgian, Air Labrador et Central Mountain Air.
- Parmi les transporteurs à faibles coûts qui ont offert des services intérieurs et transfrontaliers en 2004, il faut citer WestJet, CanJet et Jetsgo.
- Parmi les transporteurs d'affrètement canadiens qui ont assuré des services à l'échelle internationale vers des destinations de loisir en 2004, il faut mentionner Air Transat, Skyservice Airlines, Harmony Airways et Zoom Airlines.
- Parmi les compagnies aériennes qui assurent des vols réguliers et d'affrètement tout au long de l'année dans le Grand Nord du Canada, il faut mentionner First Air, Canadian North et Air North. Aklak Air, Kenn Borek Air et North-Wright Airways complètent les autres transporteurs en offrant des vols à destination des localités les plus éloignées de l'Arctique.
- Vingt-trois compagnies américaines ont desservi 18 villes canadiennes, tandis que 37 compagnies étrangères ont desservi le Canada au départ de 51 destinations internationales dans 31 pays.
- Un certain nombre de compagnies tout-cargo ont assuré des vols en avions à réaction en 2003 pour le compte de la Société canadienne des postes, des compagnies de messageries, des transitaires, des groupeurs et des expéditeurs : All-Canada Express, Cargojet Canada, Kelowna Flightcraft et Morningstar Air Express.
- À la fin de 2004, on comptait plus de 2 360 licences de compagnie aérienne en service, ce qui témoigne du grand nombre de compagnies aériennes qui exploitent des services au Canada.
- Le segment des affaires du transport aérien a poursuivi sa croissance en 2004, essentiellement grâce à la copropriété.
- En 2003, les recettes totales générées par l'industrie du transport aérien ont reculé de 12 %, tandis que la productivité augmentait de 1,3 %.
- Le commerce aérien entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis a sensiblement augmenté en 2004.
- Le nombre de tonnes transportées par des transporteurs aériens canadiens a reculé de 18 % en 2003.
- Le trafic aérien passagers a été pratiquement égal au niveau record atteint en 2000, avec 60 millions de passagers. Le trafic transfrontalier a progressé de 10 % et le reste du trafic avec l'étranger, de 18 %.

INTRODUCTION 1

Le rapport annuel de 2004 présente la situation des transports au Canada en s'appuyant sur les données disponibles les plus récentes.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada* de 1996, le ministre des Transports est tenu de déposer un rapport annuel sur la situation des transports au Canada. L'article 52 de la Loi renferme le mandat suivant qui définit les responsabilités concernant ce rapport :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre dépose devant le Parlement, pour l'année précédente, un rapport qui résume la situation des transports au Canada et qui traite notamment :

a) de la viabilité économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne et au développement des régions;

b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;

c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;

d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »

Le rapport annuel de 2004, qui est un tour d'horizon des transports au Canada, est le neuvième rapport annuel présenté par le ministre depuis l'entrée en vigueur de la Loi. Les données et les renseignements disponibles les plus récents ont servi à la préparation du rapport. C'est pourquoi ce ne sont pas toujours les données relatives à 2004 qui sont incluses. La portée du rapport ne se limite pas aux champs de compétence du fédéral dans le domaine des transports. En dépit du fait qu'il n'aborde que de façon limitée les questions de transport urbain et de transport intermodal, le rapport présente néanmoins une vue d'ensemble complète du réseau de transport du pays.

À l'instar des rapports des années récentes, le rapport est complété par un addenda affiché sur le site Web de Transports Canada. Cet addenda contient des renseignements plus détaillés sur les sujets abordés dans l'aperçu des transports au Canada. Depuis le rapport annuel de 2002, la portée du rapport a été préservée, grâce à l'usage qui est fait de l'addenda, en dépit d'un examen plus succinct de la situation des transports au Canada. Le lecteur désireux de consulter des données plus détaillées ou chronologiques est à nouveau invité cette année à consulter l'addenda sur le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca. Les renvois à l'addenda se trouvent soit dans le texte proprement dit, soit dans les notes de bas de page du texte, soit encore dans les tableaux et les figures. Les données que contiennent les tableaux ou qui ont servi à établir les figures dans le rapport de 2003 ont été actualisées dans le rapport de cette année ou elles se trouvent dans les tableaux de l'addenda. En outre, tous les rapports annuels depuis celui de 1996 sont faciles à consulter sur le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca.

L'économie du Canada est un système complexe qui comprend la production, la distribution et la consommation de produits, à la fois des biens matériels et des services. Le bien-être économique du pays dépend de la faculté de couvrir de grandes distances grâce aux services de transport, du dynamisme des rapports commerciaux entretenus avec d'autres pays et de la faculté d'être concurrentiel sur le marché mondial. L'économie du Canada est l'une des plus vigoureuses et des plus prospères parmi les principaux pays industriels.

1 INTRODUCTION

Les transports jouent un rôle essentiel dans le bien-être des Canadiens, en attirant les bons investissements et en créant des conditions propices à la croissance. Les transports ouvrent les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, ils appuient les entreprises de service et atténuent les difficultés posées par la topographie. Les transports relient également les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les gens les uns des autres. La prospérité du Canada est étroitement liée aux rapports qu'il entretient avec d'autres pays, en particulier avec les États-Unis. Les deux pays partagent la plus longue frontière non protégée du monde et leurs échanges commerciaux se chiffrent à près de 1,8 milliard $ par jour en biens et services. L'économie se mondialise rapidement compte tenu de l'expansion de l'Union européenne et des économies naissantes comme celles de la Chine, de l'Inde et du Brésil, qui assument des rôles de plus en plus importants dans les échanges commerciaux. Les transports doivent donc évoluer avec la mondialisation de l'économie et son intégration et s'ajuster aux changements qui surviennent dans les contextes canadiens et mondiaux.

La demande de services de transport est dictée par les besoins de tous les secteurs de l'économie. Voilà pourquoi le rapport de cette année commence à nouveau par un examen des performances de l'économie canadienne (chapitre 2). Des données détaillées sur l'emploi, les échanges commerciaux et le tourisme figurent dans l'addenda, où l'on trouve également des renseignements détaillés sur la consommation d'énergie du secteur des transports.

Le chapitre 3 traite de l'exigence que comprend l'alinéa 52b) au sujet de l'obligation qui incombe au ministre des Transports de déposer son rapport annuel qui contient les renseignements les plus récents sur les dépenses et les recettes publiques des transports. Certaines des dépenses publiques consacrées aux transports visent expressément les infrastructures du réseau de transport. Le secteur privé engage lui aussi des dépenses et des investissements dans le réseau de transport du Canada, mais il n'en est pas question dans ce chapitre. Le lecteur ne doit pas oublier que le secteur public n'est pas le seul à planifier ou à contrôler tous ces investissements et dépenses.

Le chapitre 4 se penche sur les questions de sécurité et de sûreté dans le réseau de transport. La sécurité des transports demeure une priorité absolue pour le Canada. Ce chapitre résume les statistiques les plus récentes sur les accidents et les incidents par mode afin de donner un aperçu à jour. Il examine également le renforcement des mesures de sûreté dans le réseau de transport.

Le chapitre 5 traite des transports et de l'environnement. Un examen de la dynamique environnementale dans le secteur des transports est suivi d'une description des initiatives prises par les différents ordres de gouvernement dans les domaines des transports et de l'environnement.

Les chapitres 6 à 9 contiennent les données les plus récentes sur les transports, selon les différents modes. Pour le transport ferroviaire (chapitre 6), le transport maritime (chapitre 8) et le transport aérien (chapitre 9), les données sont structurées ainsi : activités spéciales en 2004, infrastructures, structure de l'industrie, niveaux d'activité dans le transport des marchandises et des passagers et, s'il y a lieu, intermodalisme et résultats. L'ensemble des transports routiers a été regroupé dans le chapitre 7, selon la même structure que l'on trouve dans les trois chapitres modaux.

La majorité des données présentées dans ce rapport ou dans l'addenda proviennent de sources à l'extérieur de Transports Canada. On a porté toute l'attention voulue à la qualité et aux limites des données durant la préparation de ce rapport, et on a inséré au besoin des notes de bas de page pour signaler les problèmes et expliquer les limites des données. Compte tenu des échéances extrêmement serrées entourant la rédaction de ce rapport, la responsabilité de l'exactitude des données incombe aux sources utilisées. Ce rapport ne contient pas d'estimations visant à contourner le manque de données et il ne propose pas non plus de perspective prospective du réseau de transport du Canada.

LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE 2

Les dépenses de consommation et les investissements du secteur des affaires ont soutenu l'économie canadienne en 2004.

PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DU CANADA

L'économie du Canada s'est mieux comportée en 2004 qu'en 2003, puisqu'elle a affiché une croissance réelle du produit intérieur brut (PIB) aux prix du marché de 2,8 %. Ce taux de croissance avait été de 2 % en 2002, année où il avait été affecté par l'épidémie de SRAS, les inquiétudes suscitées par la maladie de la vache folle et l'appréciation de la valeur du dollar canadien. Au cours des trois premiers trimestres de 2004, l'économie a affiché un taux de croissance d'environ 3 % aux taux annuels. Les dépenses de consommation ainsi que les investissements et les exportations des entreprises au cours de la première moitié de l'année ont tous contribué à la vigueur de l'économie. À compter du troisième trimestre, cependant, la valeur élevée du dollar a entravé les exportations mais a donné un nouvel élan aux importations. La croissance globale de l'économie a affiché un repli au quatrième trimestre, pour s'établir à environ la moitié de ce qu'elle était aux trois premiers trimestres.

Les dépenses de consommation ont continué de donner une solide impulsion à l'économie en 2004, puisqu'elles ont augmenté de 3,5 % en termes réels. La faiblesse des taux d'intérêt et la solide croissance de l'emploi expliquent cette progression. Les ventes au détail ont augmenté de 5 % par rapport à 2003, alors qu'elles avaient progressé cette année-là de 3,8 %. Les ventes de véhicules neufs et d'occasion, malgré leur vigueur, ont reculé de 3,2 %, poursuivant ainsi le repli entamé en 2003. Les nouvelles mises en chantier ont atteint un plafond de 17 ans, à hauteur de 233 000 nouvelles habitations. Les investissements dans la construction résidentielle ont progressé de 8,4 %, soit presque 1 % de plus que la hausse de 7,5 % enregistrée en 2003. Les investissements dans les machines et les équipements ont affiché une grande vigueur, ayant crû de 9,4 %, alors qu'ils avaient augmenté de 4,5 % l'année d'avant. Les dépenses de l'État consacrées aux biens et aux services ont augmenté de 2,5 % et les investissements de l'État ont progressé de 1,9 %. La grande faiblesse de l'économie a été le secteur du commerce. Même si les exportations de biens et de services ont progressé de 4,9 %, renversant la baisse de 2,4 % enregistrée en 2003, les importations ont elles aussi augmenté de 8,2 %, contre à peine 3,8 % en 2003.

Le tableau 2-1 illustre les indicateurs économiques généraux au Canada en 2004.

TABLEAU 2-1 : INDICATEURS ÉCONOMIQUES, 2004

	2004	*2003 – 2004 (% de chang.)*	*1998 – 2003 (% de chang. Ann.)*
PIB au coût des facteurs (millions de dollars constants de 1997)			
Ensemble de l'économie	1 047 254	3,1	3,7
Produits	327 205	3,7	2,7
Agricoles	14 220	6,9	(0,8)
Forestiers	6 874	5,8	2,9
Miniers	38 645	3,1	1,7
Manufacturés	181 230	4,0	3,1
Bâtiment	58 292	3,7	4,8
Services	720 049	2,8	4,1
Commerce de détail	60 006	4,0	4,9
Transports	43 279	3,9	3,0
Commerce de marchandises (millions de dollars)			
Exportations	430 279	7,6	4,1
Importations	362 952	6,2	2,4
Revenu (dollars)			
Revenu pers. disponible par habitant	23 202	2,9	3,6
Dollar canadien (cents US par unité)	76,8	7,7	1,2
Emploi (milliers)	15 950	1,8	2,2
Population (milliers)	31 946	0,9	1,0
Prix			
Ensemble de l'économie (1997=100)	114,8	3,2	2,2
Indice des prix à la consommation (1992=100)			
Tous les articles	124,6	1,9	2,4
Transport	144,8	2,4	3,3

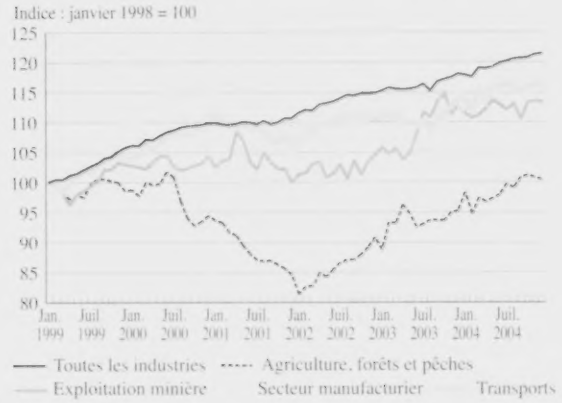
Source : Statistique Canada, cat. nº 11-010, 13-001, 15-001, 62-010; Banque du Canada

Le PIB par industrie a augmenté de 3,1 % en termes réels en 2004. Le secteur de la production de biens a progressé de 3,7 %, pendant que le secteur tertiaire connaissait une hausse de 2,8 %. Le secteur primaire s'est fort bien tenu, puisque l'agriculture a progressé de

6,9 %, la foresterie et l'exploitation forestière, de 5,8 %, et le secteur minier, de 3,1 %. Le secteur manufacturier s'est redressé après une très piètre performance en 2003, progressant de 4 % en 2004, grâce aux matériels de transport, aux machines et aux équipements électroniques qui ont tous enregistré des gains appréciables. L'industrie du bâtiment a affiché une croissance de 3,7 % et la construction résidentielle a connu une très forte hausse de 8,7 %. L'industrie des transports a progressé de 3,9 %, tout comme les industries de production de biens.

La figure 2-1 illustre l'évolution du PIB réel depuis 1999.

FIGURE 2-1 : PIB RÉEL PAR GRAND SECTEUR, 1999 – 2004

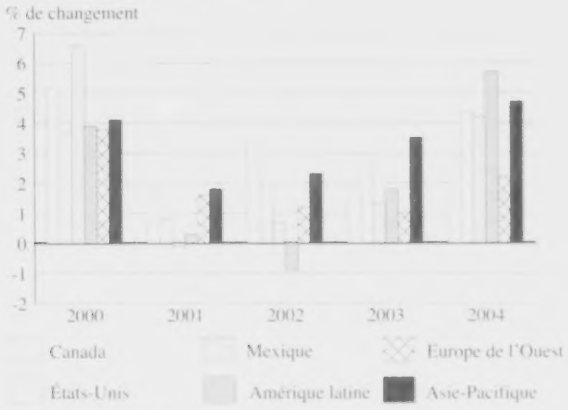


Source : Statistique Canada, cat. nº 15-001.

L'économie mondiale a poursuivi son redressement en 2004. Le PIB mondial a augmenté de 4,1 %, contre 2,6 % en 2003. Cette amélioration du taux de croissance s'explique par l'effet des politiques monétaires et fiscales expansionnistes dans la plupart des grandes économies. Toutefois, la flambée des prix du pétrole a eu un impact négatif. Même si la dépréciation de la valeur du dollar américain a stimulé l'économie des États-Unis, elle a ralenti les économies dont les devises se sont appréciées. Les États-Unis, dont le taux de croissance réel a été de 4,4 % en 2004, ont été le principal bénéficiaire des politiques expansionnistes et de la faiblesse de leur dollar. Tous les secteurs de l'économie américaine ont fait preuve de vigueur, les dépenses de consommation augmentant de 3,8 %, les investissements des entreprises, de 10,6 %, et les exportations, de 8,5 %. L'économie du Mexique a bénéficié de la vigueur de l'économie américaine, affichant un taux de croissance de 4,2 % en 2004, contre à peine 1,3 % en 2003. L'économie latino-américaine a progressé de 5,7 % et l'économie brésilienne est sortie de la récession pour connaître un taux de croissance de 5,4 %. D'autres pays comme l'Argentine et le Venezuela ont eux aussi affiché une vigoureuse croissance. L'Europe de l'Ouest a une fois de plus été la plus faible des régions, avec une croissance d'à peine 2,2 % en 2004. Toutefois, cela a représenté plus du double du taux de 1 % enregistré en 2003. Les économies de l'Allemagne, de la France et de l'Italie se sont toutes bien tenues en 2004; toutefois, l'appréciation de la valeur de l'euro a ralenti les exportations tandis que l'emploi et les dépenses de consommation sont demeurés faibles. Le Royaume-Uni est le pays qui a affiché la plus forte croissance des grandes économies d'Europe de l'Ouest, à hauteur de 3,1 %. La région de l'Asie–Pacifique a affiché un taux de croissance de 4,7 % en 2004, contre 3,5 % en 2003. Le Japon a enregistré son plus fort taux de croissance depuis le milieu des années 1990, à hauteur de 2,9 %, contre 1,3 % en 2003. Cette croissance a été pilotée par le secteur des exportations, en particulier vers les marchés de la Chine et des États-Unis. L'économie chinoise, qui a connu un taux de croissance de 9,5 % en 2004, a un impact profond sur l'économie mondiale, qu'elle approvisionne en biens de consommation à bas prix, et c'est à l'étranger qu'elle achète les matières premières dont elle a besoin pour alimenter sa croissance rapide.

La figure 2-2 compare l'économie du Canada aux économies d'autres régions du monde entre 2000 et 2004.

FIGURE 2-2 : PIB RÉEL : CANADA VERSUS AUTRES RÉGIONS, 2000 – 2004



Note : PIB aux prix du marché.

Source : Global Insight; Statistique Canada, cat. nº 13-010; Bureau of Economic Analysis des États-Unis.

En 2004, les exportations de biens ont progressé de 7,6 % et les importations, de 6,2 %. Cela s'est soldé par une hausse de 9,2 milliards $ de l'excédent commercial. Les exportations vers les États-Unis, le Japon et l'Union européenne ont augmenté respectivement de 6,5 %, 1,8 % et 12,3 %, tandis que les importations en provenance des États-Unis et de l'Union européenne ont progressé respectivement de 4,2 % et de 4,4 %, alors que les importations du Japon ont reculé de 5,8 %.

La valeur du dollar canadien par rapport à celle de la devise américaine a diminué dans la première partie de 2004, passant de 0,788 $US en janvier à son plus bas niveau pour l'année au mois de mai, à 0,714 $US. Puis

elle a augmenté en flèche, pour atteindre la barre record de 0,851 $US au mois de novembre, soit sa plus haute valeur depuis 12 ans, avant de clôturer l'année à 0,832 $US. La valeur moyenne du dollar canadien par rapport à la devise américaine a progressé de 7,7 % en 2004, après une hausse de 12,1 % en 2003. Cette augmentation de la valeur du dollar canadien s'explique par une baisse générale de la valeur du dollar américain et par une augmentation des prix des matières premières.

Les prix généraux de l'économie dans son ensemble, mesurés par le déflateur du PIB, ont augmenté de 3,2 % en 2004, soit légèrement moins qu'en 2003, où ils avaient augmenté de 3,4 %. L'indice moyen des prix à la consommation (IPC) n'a augmenté que de 1,7 % en 2004, contre 2,8 % en 2003. Les principaux coupables de ce ralentissement ont été les primes d'assurance des véhicules automobiles, qui n'ont augmenté que de 1,5 % en 2004 contre 22,1 % en 2003, et le prix du gaz naturel, qui a chuté de 2,1 % en 2004 après avoir augmenté de 30,1 % en 2003. Les prix de l'énergie ont continué de grimper et les consommateurs ont payé 6,8 % de plus en moyenne pour l'énergie en 2004 après avoir essuyé une hausse de 7,9 % en 2003. Les prix des transports ont progressé de 2,4 %, contre 5,2 % en 2003.

Le revenu réel disponible par habitant a augmenté de 2,9 % en 2004, soit sa hausse la plus rapide depuis 2001. En termes réels, il a progressé de 1,5 %. Il faut rapprocher ces chiffres d'augmentations de 2,1 % en termes nominaux et de 0,5 % en termes réels en 2003.

Également en 2004, le nombre moyen des actifs est passé à 15,95 millions, soit une augmentation annuelle de 1,8 %, après une baisse de 2,2 % en 2003 par rapport à 2002. La population du Canada au milieu de l'année a atteint 31,9 millions d'habitants, soit une hausse de 0,9 % par rapport à 2003.

PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES

En 2004, l'ensemble des provinces et des territoires ont enregistré une certaine croissance économique. Toutefois, l'Ouest du Canada et l'Ontario ont affiché de meilleurs résultats (croissance supérieure à 3 %) que le Québec et l'Est du Canada (croissance inférieure à 3 %). Les prix élevés des matières premières ont incontestablement contribué à la bonne tenue des provinces de l'Ouest, alors que le secteur manufacturier et les exportations ont revêtu de l'importance dans le centre du Canada. L'Est a affiché un ralentissement de l'activité dans le secteur énergétique et dans certains secteurs du bâtiment. Terre-Neuve et Labrador n'a affiché pratiquement aucune croissance en 2004, car le secteur minier a été affecté par une grève et que la production de combustibles minéraux n'a pas augmenté. La croissance de l'Île-du-Prince-Édouard a été faible à cause de difficultés éprouvées dans les domaines de l'agriculture et du tourisme. La Nouvelle-Écosse a subi le contrecoup de la baisse de production de gaz naturel mais, en revanche, son secteur manufacturier a connu une solide croissance. Le Nouveau-Brunswick a été victime d'une paralysie de la construction routière et d'un affaiblissement du marché de la construction. Le secteur manufacturier et le secteur du bâtiment au Québec et en Ontario ont bénéficié des exportations vers une économie américaine vigoureuse, en dépit de la vigueur du dollar canadien, ainsi que des dépenses de consommation et des investissements des entreprises. Le Manitoba a enregistré de bons résultats dans tous les secteurs en 2004 et son secteur manufacturier relativement important a lui aussi bénéficié de la croissance des exportations. Grâce aux prix élevés des matières premières, la Saskatchewan et l'Alberta ont affiché une solide croissance, le pétrole étant important dans les deux provinces et la potasse en Saskatchewan. Toutefois, l'agriculture a été relativement faible dans les deux provinces. La Colombie-Britannique a enregistré d'excellentes exportations à la fois vers les États-Unis et l'Asie et son industrie touristique s'est redressée.

Le tableau 2-2 illustre la performance économique des provinces en 2003-2004.

TABLEAU 2-2 : CROISSANCE ÉCONOMIQUE DES PROVINCES, 2004-2003

(PIB au coût des facteurs en dollars constants de 1997)

	2004-2003 (% de chang.)	*1999-2003 (% de chang.)*
Terre-Neuve et Labrador	0,3	7,8
Île-du-Prince-Édouard	1,6	2,1
Nouvelle-Écosse	1,5	3,0
Nouveau-Brunswick	1,2	2,6
Québec	2,2	3,0
Ontario	3,1	3,2
Manitoba	3,5	2,3
Saskatchewan	3,7	0,9
Alberta	4,4	3,3
Colombie-Britannique	3,6	3,0
Territoires	10,7	9,2

1 Prévision

Source : Statistique Canada, Conference Board du Canada

COMMERCE INTERNATIONAL[1] ET FLUX DES ÉCHANGES COMMERCIAUX

À la fin de 2004, l'excédent commercial du Canada avec le reste du monde avait augmenté de plus de 25 %, pour retrouver son niveau record de 57 milliards $ de l'an 2000, grâce à l'augmentation des exportations et des importations.

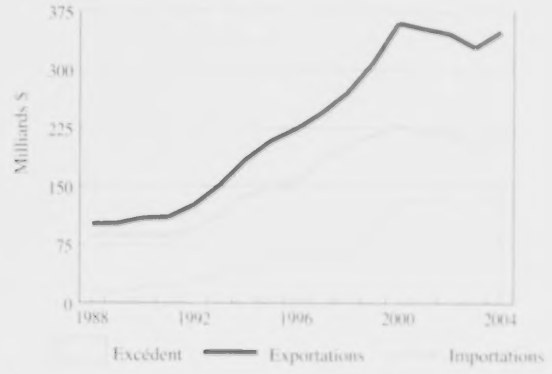
1 Les statistiques dont il est fait état dans ce rapport reposent sur les données des douanes, car les données détaillées sur les produits, les modes de transport et les régions géographiques sont uniquement présentées sur la base des statistiques douanières.

COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS

En 2004, les États-Unis ont été à nouveau et de loin le plus important partenaire commercial du Canada, représentant 73 % (en valeur) de l'ensemble du commerce du Canada avec le monde (69 % en 1988). Les exportations vers les États-Unis ont représenté 85 % du total des exportations mondiales du Canada. Cette part est stable à hauteur de 85 %-86 % depuis 1998. En revanche, les importations du Canada en provenance des États-Unis ont oscillé entre 64 % et 68 % du total des importations mondiales durant la période 1988-1998, avant d'atteindre un plancher record de 59 % en 2004. Il s'ensuit que l'excédent commercial annuel du Canada avec les États-Unis a connu une croissance annuelle moyenne de 12 % depuis 10 ans.

La figure 2-3 illustre la valeur des échanges commerciaux avec les États-Unis de 1988 à 2004.

FIGURE 2-3 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, 1988 – 2004



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes, données préliminaires de 2004.

Source : *Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).*

Après avoir atteint un sommet de 589 milliards $ en 2000, le commerce entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 556 milliards $ en 2004, soit une hausse de 5 % par rapport à 2003. Sur le plan de la valeur, le camion a assuré 62 % de ces échanges, suivi du train (18 %), des pipelines (11 %), de l'avion (6 %) et du transport maritime (3 %). Les entreprises de camionnage ont été le mode de transport prédominant aussi bien des exportations (53 %) que des importations (78 %). Selon le volume, ce sont les pipelines qui se sont classés au premier rang, à hauteur de 33 % (essentiellement des exportations), suivis par le camion (31 %), le train (18 %) et le transport maritime (17 %).

Entre le Canada et les États-Unis, le flux des échanges le plus important a intéressé l'Ontario et le centre des États-Unis[2], à hauteur de 171 milliards $. Ce chiffre comprend 86 milliards $ à destination et en provenance du Michigan à lui seul. Quatre des six principaux courants d'échanges entre le Canada et les États-Unis ont concerné l'Ontario. Près de 76 % du commerce entre le Canada et les États-Unis transporté par camion (selon la valeur) s'est concentré sur six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie, Sarnia et Lansdowne en Ontario, Lacolle au Québec et le Pacific Highway en Colombie-Britannique.

COMMERCE AVEC D'AUTRES PAYS

En 2004, le commerce entre le Canada et les autres pays s'est chiffré à 209 milliards $, piloté par les importations qui se sont chiffrées à 145 milliards $. Ce commerce a essuyé des déficits depuis 1988, vu que les importations d'autres pays ont généralement dépassé les exportations du Canada vers ces mêmes pays. Comme en témoigne la figure 2-4, les déficits commerciaux se sont creusés au rythme annuel moyen de 14 % depuis 10 ans.

FIGURE 2-4 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET D'AUTRES PAYS, 1988 – 2004

Note : Données sur les échanges fournies par les douanes, données préliminaires de 2004.

Source : *Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).*

Sur le plan de la valeur et du volume, les transports maritime et aérien ont été les modes prédominants, puisqu'ils ont assuré plus de 90 % des échanges commerciaux avec les pays d'outre-mer. En 2004, six grands courants d'échanges ont représenté près de 75 % de l'ensemble du commerce entre le Canada et d'autres pays que les États-Unis. Quatre de ces courants ont été bidirectionnels entre les provinces de l'Est et l'Europe de l'Ouest (18 milliards $ d'exportations, 43 milliards $ d'importations) et entre les provinces de l'Ouest et les

2 Le centre des États-Unis comprend les États limitrophes de la région des Grands Lacs (Michigan, Ohio, Indiana, Illinois, Wisconsin) de même que le Minnesota, l'Iowa, le Missouri, le Dakota du Nord, le Dakota du Sud, le Nebraska et le Kansas.

pays d'Asie (16 milliards $ d'exportations, 18 milliards $ d'importations). Les autres courants bidirectionnels ont été axés sur les importations destinées aux provinces de l'Est en provenance des pays d'Asie (40 milliards $) et des pays d'Amérique latine (20 milliards $), essentiellement le Mexique.

Pour d'autres précisions sur les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et d'autres pays, voir les tableaux A2-1 à A2-9 de l'aodenda.

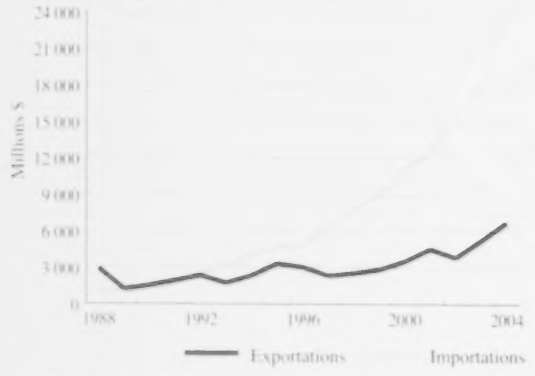
NOUVELLES TENDANCES ET ENCOMBREMENT DES PORTS

Entre 1994 et 2004, le taux de croissance moyen des importations en provenance d'autres pays que les États-Unis a atteint 8,3 %, soit deux fois le taux des exportations du Canada vers ces pays, qui s'est chiffré à 4,1 %. Sur les 20 premiers partenaires commerciaux du Canada en 2004, cinq pays ont enregistré un taux de croissance annuel moyen à deux chiffres durant la période 1994-2004 : République populaire de Chine (20 % des importations, 11 % des exportations); Mexique (12 % des importations, 11 % des exportations); Inde (13 % des importations, 12 % des exportations); Algérie (28 % des importations); et Norvège (11 % des importations). Le tableau A2 9a de l'addenda donne une liste des 25 principaux partenaires commerciaux du Canada en 2004 avec le classement qui convient et le taux de croissance.

L'augmentation des échanges commerciaux entre la République populaire de Chine et le Canada et les États-Unis a été une nouvelle force d'entraînement des entreprises nord-américaines, exerçant de nouvelles pressions sur les infrastructures de transport et la logistique modale. Depuis cinq ans (1999-2004), les exportations et les importations entre la Chine et le Canada ont affiché un taux de croissance annuel moyen respectivement de 22 % et de 20 %. En 2004, la Chine s'est classée respectivement au deuxième rang (24,1 milliards $) et au quatrième rang (6,6 milliards $) en ce qui concerne le total des importations et des exportations du Canada avec le reste du monde. Il s'ensuit que la Chine a dépassé le Japon et le Mexique au chapitre des importations à la fois pour le Canada et les États-Unis. La figure 2-5 illustre l'évolution du commerce entre le Canada et la Chine depuis 1988.

Entre 1994 et 2004, les exportations maritimes vers la Chine ont presque quadruplé pour s'établir à 5,8 milliards $, alors que les exportations par avion ont été multipliées par huit par rapport à leur niveau de 1994, atteignant 687 millions $. Du côté des importations, le tableau est analogue. Les importations maritimes ont quadruplé et les importations par avion ont été dix fois ce qu'elles étaient en 1994. Outre la Chine, le Mexique, l'Inde, le Brésil et d'autres pays d'Asie ont affiché une forte croissance en un très court laps de temps.

FIGURE 2-5 : VALEUR DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE BIENS ENTRE LE CANADA ET LA RÉP. POPULAIRE DE CHINE, 1988 – 2004



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes, données préliminaires de 2004.

Source : Statistique Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).

Ces dernières années, l'incidence de l'augmentation des échanges commerciaux sur les infrastructures et les modes de transport a été très profonde. Elle s'est soldée par une plus grande conteneurisation, qui a entraîné un engorgement des porte-conteneurs dans les grands ports de la côte Ouest, comme Vancouver, Los Angeles et Long Beach. Après à peine deux mois d'activités en 2005 (janvier et février), le port de Vancouver a déclaré une hausse de 11 % des conteneurs manutentionnés (importations en EVP) par rapport à la période record de 2004. Les pressions qui s'exercent sur les infrastructures et les modes de transport peuvent également se mesurer en termes de charges plus lourdes, de pénurie de wagons de chemin de fer intermodaux, d'encombrements des routes et des frontières, d'environnement (pollution) et de sûreté. L'allongement des délais d'attente exerce des pressions sur la notion de « juste à temps » car les mesures de sûreté prises à l'issue des événements du 11 septembre 2001 et la logistique commerciale accrue doivent entretenir des rapports plus étroits.

Des mesures ont déjà été prises pour appuyer les infrastructures de transport. Mentionnons notamment les plans d'expansion des principaux ports et des transporteurs pour faire face à la croissance du trafic des conteneurs, et les mesures douanières visant à faciliter la circulation des marchandises (système FAST). La fluidité du débit de la circulation à travers la frontière avec les États-Unis est indispensable au maintien de la route canadienne comme principal couloir du trafic des conteneurs entre l'Asie et les marchés américains. À certains égards, le port de Vancouver est le principal port nord-américain des échanges commerciaux avec l'Asie–Pacifique.

SECTEURS REVÊTANT DE L'IMPORTANCE POUR LES TRANSPORTS

Tourisme

Les voyages internationaux à destination et en provenance du Canada ont progressé de 3,2 % en 2004, renversant le repli de 7,1 % enregistré en 2003. Cette hausse a été plus importante au niveau des voyages vers d'autres pays que les États-Unis. Grâce à la vigueur du dollar canadien, les voyages des Canadiens ont augmenté de 6,5 % dans l'ensemble; les voyages à destination des États-Unis ont progressé de 5,6 % alors que les voyages à destination d'autres pays ont augmenté de 13,1 %. Les voyages des ressortissants d'autres pays à destination du Canada ont augmenté globalement de 24,3 % alors que les voyages d'Américains au Canada ont baissé de 2,5 %. La croissance des voyages transfrontaliers en avion a été vigoureuse. Les voyages effectués en avion par les Américains vers le Canada ont augmenté de 10,6 % alors que les voyages en avion de Canadiens aux États-Unis ont progressé de 9,8 %.

Le tableau 2-3 illustre les voyages internationaux en 2004.

TABLEAU 2-3 : VOYAGES INTERNATIONAUX, 2004

	2004	*% de changement par rapport à 2003*
Voyages des Canadiens	41 786 293	6,5
Aux États-Unis	36 047 297	5,6
Automobile	29 649 404	4,6
Moins de 24 heures	21 520 394	3,1
Plus de 24 heures	8 129 010	8,5
Avion	4 640 006	9,8
Vers tous les autres pays	5 738 996	13,1
Voyages des non-résidents	38 844 666	(0,1)
Par des résidents des É.-U.	34 626 114	(2,5)
Automobile	27 254 823	(5,2)
Moins de 24 heures	17 845 999	(9,1)
Plus de 24 heures	9 408 824	3,2
Avion	4 328 939	10,6
Voyages de tous les autres non-résidents	4 218 552	24,3
Total des voyages internationaux	80 630 959	3,2

Source : Statistique Canada, cat. nº 66-001

Les voyages intérieurs[3] ont reculé de 8,3 % en 2003, pour s'établir à 172,2 millions de voyages, soit une baisse par rapport au record sur six ans de 187,9 millions enregistré en 2002. Les déplacements en automobile de moins et de plus de 24 heures ont diminué respectivement de 7,3 % et de 9,4 %. Les voyages en avion de moins de 24 heures ont progressé de 24,1 % après avoir reculé de 35,5 % en 2002. En revanche, les voyages en train de moins de 24 heures ont diminué de 27,9 % après avoir augmenté de 10,6 % l'année d'avant. Aussi bien les déplacements interprovinciaux qu'intraprovinciaux ont affiché un repli.

En 2004, les dépenses touristiques au Canada se sont chiffrées à 55,5 milliards $, soit une augmentation de 6,5 % par rapport à 2003, un contraste par rapport à la baisse de 2 % en 2003. Le tout s'explique par les dépenses des Canadiens ayant progressé de 4,5 % alors que les dépenses engagées par les étrangers ont augmenté de 4,2 %. L'activité touristique s'est remise des contrecoups de l'épidémie de SRAS, de la guerre en Irak, des feux de forêt en Colombie-Britannique et de la panne de courant survenue au mois d'août en Ontario en 2003. Les dépenses touristiques de transport se sont chiffrées à 20,3 milliards $, soit une hausse de 9,3 %. Les dépenses consacrées aux voyages en avion ont augmenté de 9,4 % alors que les dépenses automobiles ont progressé de 9,7 %. Voir les tableaux A2-11 à A2-21 à l'addenda pour plus de données sur le tourisme.

Emploi

Même si l'on ne dispose pas de chiffres récents pour tous les modes, le nombre de personnes qui travaillaient dans le secteur des transports est évalué à environ 834 800[4]. C'est le secteur du camionnage qui s'est taillé la part du lion avec 329 000 employés, ou 39,4 %. En 2004, l'emploi dans les services de transport aérien a augmenté pour la deuxième année d'affilée, pour s'établir à 79 700. L'emploi dans les services ferroviaires est demeuré inchangé, à hauteur de 36 400. L'emploi dans la construction et l'entretien du réseau routier est évalué à 65 000 en 2004.

Pour des renseignements détaillés sur l'emploi et les salaires dans le secteur des transports, nous renvoyons le lecteur aux tableaux A2-22 à A2-47 de l'addenda.

Consommation d'énergie

La consommation totale d'énergie canadienne a augmenté de 2,7 % en 2003. Les secteurs les plus vigoureux ont été l'exploitation minière (+22 %) et les forêts, qui, après avoir enregistré un repli de 6,2 % en 2002, se sont redressées avec une progression de 9,3 %. Cela a dépassé tous les niveaux de consommation enregistrés depuis 1990. Les seuls secteurs à avoir affiché des baisses de la consommation d'énergie ont été les administrations publiques (1,6 %) et le secteur manufacturier, à l'exclusion du secteur des transports (1,1 %). La consommation d'énergie du secteur des

3 Les voyages intérieurs désignent des voyages d'au moins 80 km depuis le lieu de résidence habituel d'un voyageur, à l'exclusion des déplacements à destination ou en provenance du lieu de travail ou de l'école.

4 Cette estimation exclut le nombre d'emplois dans les entreprises privées de camionnage.

transports n'a augmenté que de 0,7 %, ramenant sa part du total de 33,8 % en 2002 à 33,2 % en 2003, ce qui est quand même considérable.

La consommation d'énergie du secteur du transport routier a progressé de 3,2 % en 2003, ce qui en fait l'unique mode de transport à avoir consommé plus d'énergie. Cela a fait grimper sa part de la consommation totale d'énergie du secteur des transports à 77 %, contre 75 % les deux années précédentes. Le secteur du transport aérien a consommé la même quantité d'énergie en 2003 qu'en 2002. Tous les autres modes ont consommé moins d'énergie, le transport par pipeline affichant une baisse de 15,2 %, le transport maritime, de 6,9 %, et le transport ferroviaire, de 0,3 %. Voir les tableaux A2-48 à A2-55 de l'addenda pour plus d'information sur la consommation énergétique.

PRODUCTIVITÉ ET ÉVOLUTION DES PRIX DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

En 2003, la productivité dans certains secteurs des transports (ferroviaire, aérien et routier) n'a augmenté que de 0,3 %, ce qui s'explique dans une large mesure par un gain de près de 1 % de la productivité de la main-d'œuvre. Ces hausses modestes sont nettement inférieures aux hausses moyennes annuelles enregistrées dans la productivité de la main-d'œuvre (2,9 %) et la productivité plurifactorielle (2,9 %) tout au long de la période 1998-2003.

Les coûts unitaires de carburant ont augmenté en moyenne de 7,9 % en 2003 dans les secteurs du transport ferroviaire, aérien et routier, l'industrie du transport aérien affichant la hausse la plus importante (15,5 %). Les coûts unitaires totaux des transporteurs publics ont augmenté de 6 %, contre 1,9 % pour les transporteurs privés.

Les prix des transports et la demande ont fluctué dans les secteurs du transport ferroviaire, aérien et routier en 2003. Les prix des marchandises ont progressé de 1,8 % en moyenne alors que la demande a augmenté de 2,3 %. Dans le secteur du transport des passagers, les prix et la demande ont reculé respectivement de 5,8 % et de 6,6 %, ce qui reflète sans doute l'impact de l'épidémie de SRAS et la guerre en Iraq. Toutefois, contrairement au transport aérien, la demande et les prix des transporteurs publics ont respectivement augmenté de 0,7 % et de 2,5 %. (Voir les tableaux A2-56 à A2-64 de l'addenda.)

IMPORTANCE DES TRANSPORTS POUR L'ÉCONOMIE CANADIENNE

PRODUCTION À VALEUR AJOUTÉE DES TRANSPORTS COMMERCIAUX

Des estimations[5] de la valeur ajoutée de la production existent pour les services de transport assurés par des entreprises commerciales ou pour le compte d'autrui. Ces estimations ne tiennent pas compte des services de transport assurés par des entreprises pour leurs propres besoins, comme les entreprises privées de camionnage.

En 2004, les entreprises de transport commercial au Canada ont représenté 43,3 milliards $ (dollars de 1997) ou 4,1 % du PIB du Canada, soit une hausse marginale par rapport à 2003. Le camionnage est incontestablement le secteur le plus important, puisqu'il représente 14,4 milliards $ ou 1,4 % de la production globale. Le transport aérien et le transport ferroviaire ont représenté respectivement 3,8 milliards $ (0,4 %) et 5,5 milliards $ (0,5 %), alors que les transports en commun ont représenté 3,3 milliards $ (0,3 %) du PIB.

Le tableau 2-4 illustre la contribution des différents modes de transport au PIB du Canada en 2004.

TABLEAU 2-4 : TRANSPORT COMMERCIAL EN PROPORTION DU PIB[1], 2004

	Millions de dollars constants de 1997	*% du PIB*
Secteur		
Transport aérien	3 780	0,4
Transport ferroviaire	5 452	0,5
Transport maritime	1 396	0,1
Camionnage	14 412	1,4
Transports en commun	3 265	0,3
Autobus interurbains et ruraux	204	0,0
Divers moyens de transport de surface de passagers	1 763	0,2
Autres transports[2]	13 007	1,2
Industries des transports	43 279	4,1

1 Produit intérieur brut au coût des facteurs.

2 Comprend les services panoramiques et touristiques, postaux et de messageries, de même que les activités de soutien des autres moyens de transport, comme la manutention des bagages, le pilotage, les opérations portuaires, et le chargement et le déchargement des wagons de chemin de fer.

Source : Statistique Canada, tableau 379-0019 de CANSIM

5 La mesure de la production à valeur ajoutée est désignée comme la production nette. Elle équivaut à la production brute ou au chiffre d'affaires global diminué des biens et des services achetés par une entreprise comme facteurs de production intermédiaires et n'englobe que les facteurs primaires comme la main-d'œuvre.

TABLEAU 2-5 : DEMANDE DE TRANSPORT EN PROPORTION DU PIB, 2004

	Millions de dollars 2004	*% du PIB 2004*	*% du taux de croiss. annuel 2003 – 2004*	*% du taux de croiss. annuel 1998 – 2003*
Dép. personnelles consacrées aux transports	**106 453**	**8,2**	**3,2**	**5,0**
Matériels de transport neufs et d'occasion	46 695	3,6	(3,1)	4,8
Dépenses d'entretien et de réparation	14 858	1,1	6,0	6,2
Carburants et lubrifiants des transports	24 137	1,9	11,6	7,7
Autres services liés aux matériels de transport	7 973	0,6	7,5	4,4
Purchased commercial transportation	12 790	1,0	7,8	0,8
Investissements dans les transports	**33 936**	**2,6**	**0,4**	**N/D**
Investissements des entreprises dans les transports	25 849	2,0	(1,3)	N/D
Infrastructures de transport (routes et voies ferrées)	2 270	0,2	5,2	6,8
Matériels de transport	21 823	1,7	5,1	2,1
Inventaires	1 756	0,1	(46,3)	N/D
Investissements publics dans les transports	8 087	0,6	6,2	3,9
Infrastructures de transport (routes)	7 168	0,6	10,1	4,4
Matériels de transport	919	0,1	(16,8)	1,2
Dépenses publiques de transport[1]	**12 043**	**0,9**	**(0,2)**	**1,8**
Entretien des routes	7 133	0,6	(7,7)	1,3
Subventions versées aux transports en commun	2 910	0,2	10,3	(1,2)
Autres dépenses	2 001	0,2	17,0	9,8
Exportations	**102 180**	**7,9**	**4,6**	**2,2**
Produits automobiles	90 323	7,0	3,4	2,2
Transports commerciaux	11 857	0,9	15,3	2,4
Importations	**93 077**	**7,2**	**2,8**	**2,9**
Produits automobiles	77 303	6,0	1,2	2,7
Transports commerciaux	15 774	1,2	10,9	3,9
Total de la demande finale de transport	**161 535**	**12,5**	**3,6**	**N/D**
Produit intérieur brut aux prix du marché	**1 293 289**	**100,0**	**6,1**	**5,9**
Total de la demande intérieure de transport	150 742	11,7	3,5	N/D
Demande intérieure finale	**1 229 458**	**95,1**	**5,6**	**5,5**

Note : N/D = Non disponible.

1 Données relatives à 2004; les taux de croissance par rapport à l'année d'avant intéressent 2002.

Source : Comptes nationaux des revenus et des dépenses de Statistique Canada, Transports Canada.

DEMANDE RELATIVE AUX TRANSPORTS

En 2004, le total des dépenses de transport par rapport à la demande finale de biens a représenté 12,5 % des dépenses de l'économie canadienne. Les dépenses personnelles de transport ont dominé la demande de transport et ont représenté 8,2 % du PIB, soit une hausse de 3,2 % par rapport à 2003. Cela est néanmoins inférieur au taux de croissance moyen annuel de 5,0 % des cinq années précédentes et reflète une diminution de 3,1 % des achats de véhicules automobiles. Les achats de matériels de transport, essentiellement des véhicules automobiles, ont concentré 3,6 % du PIB, alors que les autres dépenses consacrées aux véhicules automobiles, dont les dépenses d'entretien et de réparation, de carburant et d'immatriculation, ont représenté 3,6 % de plus. Les dépenses personnelles consacrées aux transports commerciaux ont représenté 1,0 % du PIB total. Pour une ventilation plus détaillée des dépenses personnelles de transport, voir le tableau A2-65 de l'addenda.

Les investissements dans les transports ont représenté 2,6 % du PIB en 2004. Les investissements des entreprises dans les transports, à hauteur de 2 % du PIB, ont monopolisé la part la plus importante. Même si les investissements dans les matériels de transport ont augmenté de 5.1 %, dans l'ensemble, les investissements des entreprises dans les transports ont reculé de 1,3 %, car les investissements dans les stocks, avant tout les véhicules automobiles, ont nettement baissé. Les investissements de l'État ont été dominés par les dépenses consacrées au réseau routier, qui représentent 89 % des dépenses d'investissement de l'État dans les transports et qui ont concentré 0,6 % du PIB. Pour d'autres précisions sur les dépenses de l'État consacrées aux transports, voir le chapitre 3 de ce rapport.

Dans le secteur des transports, les exportations et les importations ont été dominées par le commerce des pièces automobiles. En 2004, les exportations de matériels automobiles, y compris des pièces, ont concentré 7 % du PIB, contre 6 % aux importations. Les exportations de matériels automobiles ont augmenté de 3,4 % en 2004 alors que les importations ont progressé de 1,2 %.

La demande intérieure de transport a représenté 11,7 % de la demande intérieure finale en 2004. Ce pourcentage est inférieur à celui de la demande finale de transport, ce qui reflète l'importance des produits automobiles dans le commerce extérieur du Canada.

DÉPENSES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES

TRANSPORTS COMMERCIAUX

Le tableau 2-6 illustre l'importance des transports commerciaux provinciaux et territoriaux[6] dans le PIB global du Canada et dans le PIB global des provinces et des territoires. La majeure partie des activités de transport commercial se sont déroulées en Ontario et au Québec qui, ensemble, concentrent 58 % du total des transports commerciaux mesuré en fonction du PIB. L'Alberta et la Colombie-Britannique confondues ont représenté 28 %. C'est au Manitoba que les transports commerciaux ont revêtu le plus d'importance, puisqu'ils ont représenté 6,1 % du PIB.

TABLEAU 2-6 : TRANSPORT COMMERCIAL EN POURCENTAGE DU PIB PAR PROVINCE ET TERRITOIRE, 2001

	Millions de dollars courants	*% du total canadien*	*% du total provincial/ territorial*
Terre-Neuve et Labrador[1]	448,7	1,1	3,5
Île-du-Prince-Édouard[1]	74,4	0,2	2,4
Nouvelle-Écosse[1,2]	1 015,0	2,4	4,3
Nouveau-Brunswick[1,2]	1 011,6	2,4	5,4
Québec	9 053,4	21,3	4,2
Ontario	15 405,9	36,3	3,7
Manitoba[1]	1 975,1	4,7	6,1
Saskatchewan	1 193,0	2,8	3,8
Alberta	5 175,5	12,2	3,5
Colombie-Britannique	6 875,7	16,2	5,6
Territoires[1,2]	182,4	0,4	3,7

Note : PIB aux prix de base.
1 Comprend l'entreposage.
2 Comprend le transport par pipeline.

Source : Statistique Canada, tableau 379-0025 de CANSIM.

DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

En 2003, les Canadiens ont consacré 103,1 milliards $ aux transports. Sur ce total, les habitants de l'Ontario ont dépensé 40 %, ceux du Québec, 23 %, ceux de Colombie-Britannique, 13 %, et ceux de l'Alberta, 11 %.

Par tête, les habitants de l'Alberta ont consacré en moyenne 3 684 $ aux transports en 2003, soit plus que tout autre territoire ou province. Les habitants du Nunavut sont ceux qui ont dépensé le moins, soit à peine 1 026 $. En dehors de l'Alberta, seuls les habitants de l'Ontario, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest ont dépensé plus que la moyenne nationale, qui s'établit à 3 257 $.

En moyenne, 15 % des dépenses personnelles totales engagées au Canada ont été consacrées aux transports en 2003. Ce sont les habitants du Québec qui ont consacré la plus grande part de leurs dépenses personnelles totales aux transports, à hauteur de 16 %, soit plus que tout autre territoire ou province.

En 2003, les dépenses personnelles de transport ont représenté 8,9 % de la demande intérieure finale au Canada. Elles se sont chiffrées à au moins 9 % au Nouveau-Brunswick, au Québec et en Ontario, mais à seulement 6,2 % au Yukon, 4,5 % dans les Territoires du Nord-Ouest et 1,7 % au Nunavut.

Le tableau 2-7 illustre les dépenses personnelles consacrées aux transports par province et territoire en 2003.

TABLEAU 2-7 : DÉPENSES PERSONNELLES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS : PROVINCES, 2003

	Millions de dollars	*Dollars par habitant*	*% des dépenses personnelles totales prov./terr.*	*% des dépenses totales de transport au Canada*	*% de la demande finale intérieure des prov./terr.*
Terre-Neuve et Labrador	1 452	2 801	15,2	1,4	7,9
Île-du-Prince-Édouard	372	2 711	14,2	0,4	8,1
Nouvelle-Écosse	2 720	2 905	14,3	2,6	8,2
Nouveau-Brunswick	2 240	2 982	15,8	2,2	9,1
Québec	24 027	3 207	16,0	22,8	9,5
Ontario	40 716	3 322	14,7	40,0	9,0
Manitoba	3 229	2 780	13,7	3,1	8,3
Saskatchewan	2 866	2 882	14,1	2,7	8,1
Alberta	11 637	3 684	15,3	11,2	8,0
Colombie-Britannique	12 919	3 111	13,8	12,6	8,5
Yukon	112	3 659	14,3	0,11	6,2
Territoires du Nord-Ouest	142	3 353	12,7	0,14	4,5
Nunavut	30	1 026	6,9	0,03	1,7
Canada	**103 131**	**3 257**	**15,0**	**100,0**	**8,9**

Source : Statistique Canada.

6 En l'absence d'estimations en dollars constants du PIB provincial par industrie, seules des estimations en dollars courants sont disponibles. L'année la plus récente au sujet de laquelle on dispose de ces données est 2001. Pour certains territoires et provinces, il n'est pas possible d'obtenir des estimations qui n'englobent pas l'entreposage et (ou) le transport par pipeline pour des raisons de confidentialité.

DÉPENSES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR LES GOUVERNEMENTS

3

Au cours de l'année fiscale 2003-2004, les dépenses liées au transport de tous les ordres de gouvernement ont atteint approximativement 20 milliards $.

Ce chapitre donne un aperçu des répercussions financières de la participation du secteur public au domaine des transports. Il commence par résumer l'ensemble des dépenses et des recettes de transport par ordre de gouvernement. Il propose ensuite un tour d'horizon des recettes fédérales et provinciales provenant des usagers des transports, avant d'offrir une ventilation détaillée des dépenses par ordre de gouvernement. Enfin, il présente les dépenses fédérales consolidées par mode.

DÉPENSES PUBLIQUES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

Comme en témoigne le tableau 3-1, les dépenses consacrées aux transports par tous les ordres de gouvernement se sont chiffrées à près de 19,7 milliards $ en 2003-2004, soit une hausse de 231 millions $ ou de 1,2 % par rapport à l'année précédente. Les dépenses consacrées aux transports par les gouvernements par tête d'habitant se sont chiffrées à 620 $, soit une hausse de 0,3 %. Même si tous les ordres de gouvernement ont contribué à cette croissance, ce sont les gouvernements provinciaux et territoriaux qui ont affiché la hausse la plus importante, puisqu'ils ont majoré leurs dépenses nettes de 139 millions $, ou 1,7 %. Les administrations locales ont abaissé leurs dépenses nettes de façon marginale, soit de 35 millions $ ou 0,4 %. Les dépenses consacrées par le gouvernement fédéral aux transports ont augmenté de 127 millions $, ou de 5,0 %, et on s'attend à ce qu'elles augmentent de 199 millions $, ou de 7,5 %, en 2004-2005. L'ensemble des droits et des recettes fiscales que tous les gouvernements perçoivent auprès des usagers des transports se sont chiffrés à 15,3 milliards $ en 2003-2004, soit une hausse de 3,0 %. Les recettes fédérales non fiscales perçues auprès des usagers des transports devraient reculer de 3,9 % en 2004-2005, après une baisse de 12,3 % en 2003-2004. Le tableau A3-1 de l'addenda montre les dépenses brutes et nettes en transport des gouvernements de 1995-1996 à 2004-2005.

TABLEAU 3-1 : DÉPENSES BRUTES ET NETTES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS PAR LES GOUVERNEMENTS

(millions de dollars)

	2000-2001	*2001-2002*	*2002-2003*	*2003-2004*	*2004-2005*[F]
Dépenses de Transports Canada (brutes)[1]	1 233	1 529	1 352	1 382	1 465
Autres dépenses fédérales (brutes)	786	783	1 163	1 261	1 376
Dépenses provinciales/territoriales[2]	7 599	7 727	8 152	8 291	N/D
Dépenses locales[3]	8 189	8 538	8 764	8 729	N/D
Total des dépenses brutes de transport	17 808	18 577	19 431	19 663	N/D
Dépenses brutes par tête d'habitant	579	597	618	620	N/D
Recettes de Transports Canada	352	371	423	334	347
Autres recettes fédérales[4]	45	37	482	459	416
Recettes fiscales provenant expressément des usagers des transports[5]	13 379	13 365	13,955	14,509	N/D

Notes : N/D = Non disponible. On trouvera un plus grand nombre de données annuelles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca). Certaines données d'années antérieures ont été modifiées et ainsi ne correspondent pas à celles rapportées dans le rapport de l'an dernier.

1. Exclut les transferts de 22 millions $ aux sociétés d'État qui n'ont pas pris part à des activités de transport au cours des deux derniers exercices.
2. Après déduction des transferts fédéraux déclarés par les provinces.
3. Selon l'année civile; après déduction des transferts fédéraux et provinciaux. Révisions supérieures à 1 milliard $ en 2001-2002.
4. Recettes des services de la Garde côtière et des usagers des petits ports.
5. Taxes fédérales d'accise sur le carburant, taxes provinciales sur le carburant et droits de permis et licences.

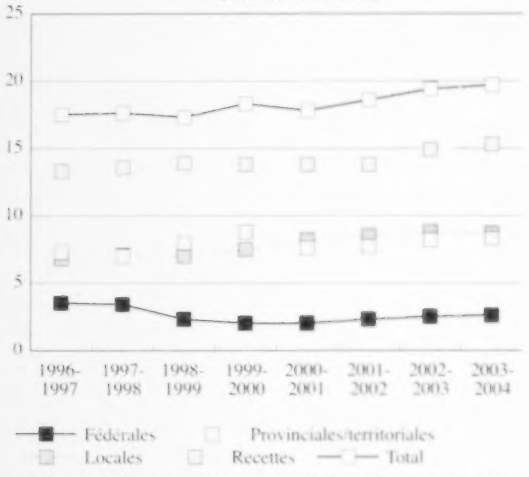
F Dépenses prévues au 31 janvier 2005 pour l'année au complet.

Source : Budget principal des dépenses du gouvernement du Canada; Direction générale des finances de Transports Canada; Office des transports du Canada; rapports internes de plusieurs organismes et ministères du gouvernement fédéral; ministères provinciaux/territoriaux des Transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

La figure 3-1 illustre la dynamique des dépenses engagées par les ordres de gouvernement entre 1996-1997 et 2003-2004. Les dépenses nettes des administrations locales ont généralement augmenté durant cette période, alors que les dépenses nettes des gouvernements provinciaux/territoriaux et du gouvernement fédéral ont connu des périodes de repli. Dans l'ensemble, les dépenses publiques totales ont fluctué autour de 17,5 milliards $, mais elles ont légèrement augmenté au cours de chacune des trois dernières années. Les recettes totales sont demeurées autour de 14 milliards $ jusqu'en 2001-2002, après quoi elles ont augmenté.

FIGURE 3-1 : DÉPENSES ET RECETTES PUBLIQUES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS, 1996-1997 À 2003-2004

(milliards de dollars)



Source : Budget principal des dépenses du gouvernement du Canada; Direction générale des finances de Transports Canada; Office des transports du Canada; rapports annuels de plusieurs organismes et ministères du gouvernement fédéral; ministères provinciaux/territoriaux des Transports; Statistique Canada, Division des institutions publiques, données non publiées.

DÉPENSES FÉDÉRALES AYANT UN RAPPORT AVEC LES INSTALLATIONS ET LES SERVICES DE TRANSPORT

Le gouvernement du Canada assure l'exploitation de routes et de ponts, d'aéroports, de ports et havres, ainsi que de services de navigation et de sauvetage maritimes (Garde côtière). Il fournit également des services modaux de sécurité, de sûreté et de politique. Transports Canada se livre à diverses activités multimodales, qui vont des services de sûreté et préparatifs d'urgence à la réglementation et à la surveillance du transport des marchandises dangereuses. Comme l'indique le tableau 3-2, les dépenses totales directes que le gouvernement fédéral engage dans les transports devraient atteindre 2,0 milliards $ en 2003-2004, soit une hausse de 8,5 %. Ces dépenses ont progressé de 42 % depuis 2000-2001, ce qui reflète la hausse des dépenses consacrées à la sécurité et à la sûreté.

Ces activités peuvent être subdivisées en deux grandes catégories : les activités d'exploitation; et les activités de sécurité, de sûreté et de politique. Les dépenses d'exploitation ont été relativement constantes depuis cinq ans, mais elles devraient augmenter de 13,4 millions $ (1,5 %) en 2004-2005, pour s'établir à 938 millions $. Les dépenses de sécurité, de sûreté et de politique devraient pour leur part augmenter de 130 millions $ (16,4 %), pour atteindre 921 millions $. Il s'agit là d'une hausse comparable à celle de l'année précédente. Les hausses importantes de ces dernières années sont attribuables aux engagements pris envers la sûreté dans le secteur du transport aérien, en particulier les dépenses engagées par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Le tableau A3-2 de l'addenda montre les dépenses du gouvernement fédéral de 1996-1997 à 2004-2005.

TABLEAU 3-2 : DÉPENSES FÉDÉRALES D'EXPLOITATION, D'ENTRETIEN ET D'INVESTISSEMENT, 2001-2002 À 2004-2005

(millions de dollars)

	2000-2001	*2001-2002*	*2002-2003*	*2003-2004*	*2004-2005*[5]
Exploitation	**945**	**945**	**934**	**924**	**938**
Aéroports	92	75	56	75	60
Services des aéronefs	70	59	57	62	63
Garde côtière	496	475	498	505	510
Ports et havres[1]	116	117	118	126	154
Routes et ponts[2]	159	208	193	147	151
Recherche et développement	11	10	13	10	-
Sécurité, sûreté et politiques	**353**	**446**	**686**	**791**	**921**
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	-	-	259	351	449
Sécurité aérienne et politiques[3]	154	162	169	190	175
Sécurité maritime et politiques	49	56	59	58	90
Sécurité routière et ferroviaire et politiques	40	46	53	48	49
Politiques multimodales et sécurité[4]	111	181	146	144	157
Services généraux de Transports Canada	**111**	**124**	**131**	**119**	**127**
Total	**1 409**	**1 515**	**1 750**	**1 834**	**1 985**

Note : On trouvera des données plus précises sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1. Comprend les dépenses de Pêches et Océans Canada au titre des petits ports de pêche.
2. Comprend les contributions versées par Transports Canada à la Société des ponts fédéraux limitée, ainsi que les dépenses de la Commission de la capitale nationale, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, de Parcs Canada et du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.
3. Comprend les dépenses du Tribunal de l'aviation civile.
4. Comprend les dépenses de réglementation et d'inspection du transport des marchandises dangereuses, de la Direction de la sûreté et des préparatifs d'urgence, de l'Office des transports du Canada et d'autres éléments relatifs à la sécurité, aux politiques et à l'analyse multimodales. Les fortes hausses en 2001-2002 sont imputables à l'achat d'équipements de détection d'explosifs.
5. Prévues au 31 janvier 2005 pour l'année au complet.

Source : Transports Canada.

SUBVENTIONS FÉDÉRALES AUX TRANSPORTS

En 2004-2005, les subventions et les contributions directes versées aux transports par le gouvernement fédéral devraient augmenter de 49 millions $ (6,0 %), pour atteindre 856 millions $. Le principal élément de ce changement réside dans les transferts routiers, qui devraient augmenter de 96 millions $, pour s'établir à 363 millions $. Les subventions versées au transport ferroviaire ont reculé de 62 millions $, principalement à cause de la baisse de 73 millions $ des paiements octroyés à VIA Rail. Les subventions octroyées au transport aérien ont reculé de 9 millions $, pour s'établir à 37 millions $. Les subventions versées au transport maritime sont restées inchangées, à hauteur de 149 millions $. Le tableau 3-3 fournit plus de précisions sur ces subventions. Le tableau A3-3 de l'addenda donne la même information pour une série temporelle plus longue.

TABLEAU 3-3 : SUBVENTIONS ET CONTRIBUTIONS DIRECTES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL PAR MODE, 2001-2002 À 2004-2005

(millions de dollars)

	2000-2001	*2001-2002*	*2002-2003*	*2003-2004*	*2004-2005*[F]
Transport aérien					
Aéroports (exploitation et immobilisations)	46,8	50,6	35,3	38,4	34,2
Aide aux aéroports et aux compagnies aériennes[1]	-	123,9	25,4	4,5	-
Autre	1,8	2,9	2,7	3,2	3,3
Total – Transport aérien	48,5	177,4	63,4	46,0	37,5
Transport maritime					
Marine Atlantique	38,6	36,8	46,4	41,6	72,9
Transferts aux ports[2]	45,4	21,6	22,1	65,7	27,1
Autres services de traversier et services côtiers	30,8	31,7	32,2	32,0	33,6
Autre[3]	35,2	24,5	8,5	5,5	15,2
Total – Transport maritime	150,0	114,6	109,2	144,8	148,8
Transport ferroviaire					
VIA Rail	231,6	310,2	255,7	264,2	191,3
Wagons-trémies	18,2	16,4	16,0	12,9	13,2
Passages à niveau	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
Autre[4]	8,4	8,3	8,6	8,9	20,2
Total – Transport ferroviaire	265,7	342,5	287,8	293,6	231,3
Transport routier					
Programmes de transition[5]	15,3	23,7	37,2	33,7	33,6
Ententes routières[6]	62,8	69,0	101,4	116,2	206,2
Programme d'infrastructures	-	7,4	33,8	39,7	50,2
Raccordement permanent avec l'Île-du-Prince-Édouard	47,2	48,6	49,2	51,4	52,0
Autre[7]	20,1	11,1	13,2	15,8	19,5
Total – Transport routier	145,4	157,9	234,8	256,8	267,3
Transports en commun[7,8]	**-**	**2,4**	**66,3**	**53,7**	**65,4**
Total général[9]	**610,1**	**797,4**	**763,0**	**797,2**	**807,7**

Notes : On trouvera des données plus détaillées sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca). Les dépenses de transport connexes engagées par les organismes de développement régional ont été ajoutées avec effet rétroactif jusqu'en 1996-1997.

1. Comprend l'aide de 99 millions $ accordée aux transporteurs aériens en 2001-2002 et le Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine, qui s'est chiffrée respectivement à 28 millions $ et à 6 millions $ en 2002-2003 et en 2003-2004.
2. Englobe les contributions au Fonds de cession des ports, un versement de 36 millions $ au gouvernement du Québec au titre de la cession de quais de traversier en 2000-2001 et 64 millions $ au titre du paiement d'une garantie d'emprunt à Ridley Terminals en 2003-2004.
3. Comprend un paiement de 21,4 millions $ à la Commission du port de Hamilton au titre du règlement d'un contentieux civil.
4. Comprend 14,2 million $ en 2004-2005 pour les services régionaux et des régions éloignées de transport de passagers.
5. Programmes compensatoires du fédéral au titre de l'abolition de la LTGO.
6. Comprend 33 millions $ en 2002-2003 et 78 millions $ en 2003-2004 au titre du Programme stratégique d'infrastructures routières.
7. Comprend en 2002-2003 et en 2003-2004 la portion routière prévue du Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto.
8. Ces dépenses faisaient partie au préalable des dépenses de transport routier.
9. Comprend de petits montants qui ne sont pas classés ailleurs.
F. Prévues au 31 janvier 2005 pour l'année au complet.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux/territoriaux des Transports.

RÉPARTITION DES DÉPENSES PROVINCIALES/TERRITORIALES ET LOCALES PAR PROVINCE[1]

En 2003-2004, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales ont consacré 17,0 milliards $ aux transports, sans compter les transferts du gouvernement fédéral. Il s'agit d'une hausse de 104 millions $ (0,6 %) par rapport à 2002-2003. En 2003-2004, les gouvernements provinciaux et territoriaux ont dépensés près de 438 millions $ de plus que les gouvernements locaux. Les dépenses nettes des provinces/territoires ont augmenté de 139 millions $ (1,7 %) pour s'établir à 8,3 milliards $. Les dépenses nettes locales, en revanche, ont reculé de 35 millions $ (0,4 %) pour s'établir à 8,7 milliards $.

Alors que, pour le Canada dans son ensemble, les dépenses nettes des provinces et des territoires ont été à peu près égales aux dépenses des administrations locales, ce n'est pas le cas de toutes les provinces. Dans les territoires du Yukon et à l'Île-du-Prince-Édouard, les dépenses nettes locales ont représenté près de 20 % des dépenses confondues engagées avec les administrations provinciales, contre à peine 64 % en Ontario.

Les dépenses nettes consacrées aux transports par les gouvernements provinciaux et locaux en Ontario ont été les plus élevées de tous les territoires et provinces, à hauteur de 5,6 milliards $, ou 33 % du total national. Par tête d'habitant, ce sont le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest qui ont dépensé le plus, soit plus de 2 000 $ par tête d'habitant en 2003-2004. Parmi les provinces, ce sont l'Alberta et l'Île-du-Prince-Édouard qui ont dépensé le plus, à hauteur de 700 $. Le tableau A3-6 de l'addenda fournit d'autres précisions.

Depuis 1999-2000, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales ont consacré en moyenne 2,5 % par an de plus aux transports. Le Québec, Saskatchewan et l'Alberta ont enregistré les hausses moyennes les plus importantes, à hauteur de 5 % ou plus, alors que le Nouveau-Brunswick, l'Ontario, le Manitoba ont affiché des taux de croissance moyens inférieurs à la moyenne nationale.

En 2003-2004, les transferts fédéraux ont équivalu à 1,9 % des dépenses consacrées par les administrations locales et les gouvernements territoriaux aux transports. Le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont le plus compté sur les transferts fédéraux, puisque respectivement 23 % et 12 % de leurs dépenses consacrées aux transports étaient tributaires des transferts fédéraux. Le Nouveau-Brunswick suivait avec 8 %.

1 On trouvera des données détaillées dans l'addenda de ce rapport sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

Les dépenses consacrées aux routes sont le principal poste des dépenses de transport dans toutes les provinces. En 2003-2004, elles ont représenté près de 78 % des dépenses totales nettes engagées par les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales. Dans les provinces maritimes et en Saskatchewan, elles ont représenté plus de 90 %. À l'échelle nationale, les dépenses provinciales et locales dans cette catégorie ont représenté environ 37 % et 41 % respectivement.

D'autres modes revêtent également de l'importance pour certains territoires et provinces. Les transports maritimes revêtent de l'importance pour Terre-Neuve, où ils ont concentré 10 % des dépenses en 2003-2004. Les dépenses consacrées au transport aérien sont importantes dans les Territoires du Nord-Ouest, puisqu'elles représentent 17 % des dépenses consacrées par ce territoire aux transports. Les dépenses consacrées aux transports en commun sont importantes dans les provinces les plus peuplées, où elles ont représenté 19 % du total des dépenses en 2003-2004. La Colombie-Britannique et l'Ontario ont déclaré les plus importantes dépenses consacrées aux transports en commun, à hauteur de 20 et 22 % respectivement.

TOTAL DES RECETTES DE TRANSPORT PAR ORDRE DE GOUVERNEMENT

Le gouvernement fédéral touche des recettes au titre de l'utilisation des installations et des services de transport. Les recettes provenant du recouvrement des coûts sont portées au crédit du budget des ministères fédéraux, alors que les recettes d'autres sources sont portées au crédit du Trésor public. Les deux sont comprises dans cette analyse. Les taxes d'accise sur le carburant, perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux, de même que les frais de permis provinciaux et autres droits, constituent des recettes fiscales perçues auprès des usagers des transports. Le tableau 3-4 illustre les recettes publiques provenant des usagers des transports entre 2000-2001 et 2004-2005.

En 2003-2004, l'année la plus récente au sujet de laquelle on dispose de données budgétaires pour tous les ordres de gouvernement, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont perçu 15,3 milliards $ auprès des usagers des transports par le biais des taxes sur le carburant et des droits de permis et licences. Cela représente une hausse de 3 % par rapport à 2003-2004. Les taxes sur le carburant routier représentent le poste le plus important des recettes fiscales de l'État provenant des transports, puisqu'elles se chiffrent en moyenne à 10,4 milliards $, ou 73 % de l'ensemble des recettes de l'État perçues auprès des usagers des transports entre 1999-2000 et 2003-2004. En 2003-2004, les recettes provenant des taxes sur le carburant routier ont augmenté de 478 millions $, ou de 4,5 %. Les autres recettes provenant des taxes sur le carburant ont diminué de 12 millions $ en 2003-2004, ou de 2,0 %, en raison d'une baisse d'activités conjuguée à de plus grandes économies de carburant dans d'autres modes de transport.

En 2004-2005, les recettes de transport du gouvernement fédéral en dehors des taxes sur le carburant devraient baisser de 3,9 % pour s'établir à 762 millions $. Cette baisse est le fruit d'une diminution des frais de sûreté aérienne, qui devraient reculer de 420 à 375 millions $. Les redevances maritimes devraient se chiffrer à environ 60 millions $, contre 72 millions $ en 2003-2004. Le tableau 3-4 illustre également d'autres recettes fédérales qui ne sont pas portées au crédit des transports, comme les recettes provenant de la location des wagons-trémies ou de la vente d'actifs portuaires.

TABLEAU 3-4 : RECETTES PUBLIQUES PROVENANT DES USAGERS DES TRANSPORTS, 2001-2002 À 2004-2005

(millions de dollars)

	2000-2001	*2001-2002*	*2002-2003*	*2003-2004*	*2004-2005*[9]
Recettes aéroportuaires	250	264	319	226	256
Services des aéronefs	28	34	26	23	30
Droits de sûreté aéroportuaire	-	-	443	420	375
Recettes maritimes[1]	72	70	68	72	60
Location des wagons-trémies[2]	14	14	15	19	-
Autres droits et recouvrements[3]	35	26	33	35	16
Total	397	408	905	793	762
Taxes fédérales sur le carburant	4 807	4 758	4 873	5 119	N/D
Usage public et hors transport[4,5]	405	396	384	402	N/D
Transport routier[5]	4 168	4 136	4 252	4 458	N/D
Autres modes[5]	234	227	237	258	N/D
Taxes provinciales/territoriales sur le carburant	7 040	7 010	7 345	7 676	N/D
Équivalent de la taxe de vente[5,6]	799	777	793	860	N/D
Transport routier[5]	5 952	5 965	6 280	6 551	N/D
Autres modes[5]	289	268	273	264	N/D
Droits de permis et licences perçus par les provinces et les territoires[7]	2 737	2 769	2 914	2 977	N/D
Total des recettes fiscales provenant des usagers des transports	13 379	13 365	13 955	14 509	N/D
Total des recettes fiscales et des droits perçus auprès des usagers des transports	13 776	13 772	14 860	15 302	N/D

Notes : N/D = Non disponible. Des données plus détaillées par année sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

1. Comprend les redevances d'utilisation de la Garde côtière et les produits des ventes d'actifs maritimes portés au crédit du Trésor public.
2. Portées au crédit du Trésor public.
3. Comprend les droits de sécurité aérienne, d'autres droits de permis et licences et frais administratifs, les transferts interministériels et intraministériels au titre des services et divers droits réglementaires portés au crédit de Transports Canada ou du Trésor public.
4. Taxes estimatives sur le carburant provenant des usagers des administrations publiques et du réseau de transport public.
5. Estimations de Transports Canada (révisées).
6. Estimations fondées sur la taxe de vente qui aurait dû s'appliquer aux prix provinciaux du carburant.
7. Les montants indiqués excluent les frais de licences et permis et d'immatriculation versés à la Société de l'assurance automobile du Québec.
9. Prévues au 31 janvier 2005 pour l'année au complet.

Source : Transports Canada; Pêches et Océans Canada; ministères provinciaux/territoriaux des Transports.

APERÇU DES DÉPENSES ET DES RECETTES PAR MODE

Cette section résume les dépenses fédérales agrégées de même que les dépenses engagées par les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales, dont on a déduit les transferts provenant d'autres ordres de gouvernement entre 2000-2001 et 2003-2004. Le tableau 3-5 illustre les dépenses et les recettes de transport par mode et par ordre de gouvernement durant cette période.

En 2003-2004, les dépenses publiques totales consacrées aux routes ont augmenté de 2,1 % pour se chiffrer à 13,6 milliards $, soit 69 % de l'ensemble des dépenses consacrées aux transports. Les dépenses routières ont augmenté régulièrement au rythme annuel moyen de 2,7 % depuis cinq ans.

Le financement public des transports en commun a augmenté de 262 millions $ (9,9 %) pour s'établir à 2,9 milliards $, soit 15 % de l'ensemble des dépenses publiques consacrées aux transports en 2003-2004. Il s'agit du plus haut niveau enregistré depuis 1998-1999.

En 2003-2004, le transport aérien a représenté 805 millions $, ou 4,1 % des dépenses publiques brutes consacrées aux transports. Les dépenses publiques consacrées au transport aérien, qui ont reculé jusqu'en 1999-2000, ont augmenté depuis de 90 %. Cette hausse reflète les nouvelles initiatives qui ont trait à la sécurité et à la sûreté.

Les dépenses publiques consacrées au transport maritime ont augmenté de 10,8 % pour s'établir à un peu plus de 1 milliard $ (exception faite de la dette de BC Ferry au gouvernement provincial). La part du transport maritime dans les dépenses publiques n'a guère changé depuis le milieu des années 1990, puisqu'elle est restée à environ 5 %.

Les dépenses publiques consacrées au transport ferroviaire ont représenté 1,8 % des dépenses publiques brutes consacrées aux transports en 2003-2004, après avoir augmenté de 11 % par an depuis 1999-2000. Les subventions accordées aux services ferroviaires voyageurs représentent près de 80 % de l'ensemble des dépenses publiques consacrées au transport ferroviaire.

En 2003-2004, les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,2 milliards $ aux transports aérien, maritime et ferroviaire confondus. Ils ont perçu 1,3 milliard $ de droits et de recettes fiscales auprès des usagers des transports. Depuis l'introduction des droits de sûreté aérienne en 2002-2003, les recettes ont augmenté de 443 millions $.

La catégorie « Autres/frais généraux » du tableau 3-5 comprend les frais généraux de tous les ordres de gouvernement, de même que les dépenses consacrées aux activités multimodales. Environ 4 % des dépenses publiques consacrées aux transports appartiennent à cette catégorie. Le tableau A3-7 de l'addenda montre en détail les dépenses gouvernmentales en transport par mode de 1994-1995 à 2003-2004.

TABLEAU 3-5 : DÉPENSES ET RECETTES DE TRANSPORT PAR MODE ET PAR ORDRE DE GOUVERNEMENT, 2000-2001 À 2004-2005

(millions de dollars)

	2000-2001	*2001-2002*	*2002-2003*	*2003-2004*	*2004-2005*[4]
Dépenses fédérales de F et E, d'immobilisations et subventions[1]					
Transport aérien	364	474	605	724	785
Transport maritime	811	763	784	833	903
Transport ferroviaire	283	363	313	315	255
Transport routier	327	393	456	441	539
Transports en commun	-	2	66	54	65
Autres/frais généraux	233	316	290	276	293
Total partiel	2 019	2 312	2 515	2 642	2 841
Dépenses provinciales/territoriales/locales[2]					
Transport aérien	77	81	79	80	N/D
Transport maritime	179	182	205	264	N/D
Transport ferroviaire	21	27	30	32	N/D
Transport routier	12 847	13 147	13 489	13 207	N/D
Transports en commun	2 341	2 424	2 568	2 842	N/D
Autres/frais généraux	324	405	546	596	N/D
Total partiel	15 789	16 265	16 916	17 020	N/D
Total des dépenses : tous les ordres de gouvernement					
Transport aérien	442	555	683	805	N/D
Transport maritime	989	945	989	1 096	N/D
Transport ferroviaire	304	390	343	347	N/D
Transport routier	13 174	13 540	13 945	13 647	N/D
Transports en commun	2 341	2 427	2 634	2 896	N/D
Autres/frais généraux	558	721	836	872	N/D
Total partiel	17 808	18 577	19 431	19 653	N/D
Recettes des gouvernements provenant des usagers des transports[3]					
Usagers de la route	12 857	12 870	13 446	13 989	N/D
Transports ferroviaire, aérien et maritime	912	899	1 404	1 301	N/D
Transports multimodaux	8	4	10	12	N/D
Total	13 776	13 772	14 860	15 302	N/D

Notes : N/D = Non disponible. Des données plus détaillées sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (www.tc.gc.ca).

Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des chiffres car ces derniers ont été arrondis.

1. Provient des tableaux 3-2 et 3-3.
2. Transports Canada, ministères provinciaux et territoriaux des Transports. Beaucoup de provinces accordent désormais des subventions inconditionnelles aux administrations locales, c'est pour cette raison que les transferts ne sont peut-être pas tous déclarés. Les dépenses nettes des administrations locales sont déduites des transferts déclarés par les gouvernements provinciaux. Statistique Canada, Division des institutions publiques; données correspondant à l'année civile.
3. Provient du tableau 3-4.
4. Prévues au 31 janvier 2005 pour l'année au complet.

Sources : Transports Canada, Pêches et Océans Canada, ministères provinciaux/territoriaux des Transports.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DES TRANSPORTS 4

La confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada a continué de croître. On a observé une baisse du nombre de victimes dans les domaines du transport aérien et routier, cependant, il a crû dans le transport maritime et ferroviaire. Le nombre d'accidents rapporté a chuté dans le transport aérien et maritime alors qu'il a augmenté dans le transport ferroviaire.

Transports Canada s'occupe de promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada, qui se compose des transports aérien, maritime, ferroviaire et routier, et qui englobe le transport des marchandises dangereuses. Un réseau de transport sûr et sécuritaire vise à protéger les citoyens contre les événements qui font des morts ou des blessés, portent atteinte à l'état de santé et causent des dégâts matériels. Il permet également la circulation efficace des passagers et des marchandises en plus de protéger l'environnement contre la pollution qui peut résulter de ces événements. C'est un élément essentiel d'une population en santé, d'une qualité de vie supérieure et d'une économie prospère.

Les objectifs visés en matière de sécurité et de sûreté exigent l'élaboration de politiques, l'établissement de règles, ainsi que des activités de surveillance, d'application de la loi et de sensibilisation. Grâce à ses activités dans le domaine de l'élaboration de politiques et de l'établissement de règlements pour tous les modes de transport, Transports Canada établit et met en œuvre des lois, des règlements, des normes et des politiques. Parmi les activités de surveillance et d'application de la loi, il faut mentionner : la délivrance de licences, de certificats, d'enregistrements et de permis, la surveillance de la conformité par le biais de vérifications, d'inspections et de mesures de contrôle et la prise des mesures d'application voulues dans les cas de non-conformité. En particulier, le Ministère a un effectif d'inspecteurs qui surveillent le réseau pour s'assurer que les règles sont respectées et qui disposent au besoin des moyens de faire respecter les politiques et les règlements. Les activités de sensibilisation servent à mettre les usagers et l'industrie au courant des exigences et comportent des efforts de promotion, d'éducation et d'information sur les questions de sécurité et de sûreté.

La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont des responsabilités que se partagent de nombreux intervenants. C'est ainsi que Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes fédéraux dont les programmes et les services peuvent être touchés par les activités de transport. Par exemple, pour ce qui est de promouvoir la sûreté aérienne, cette responsabilité est partagée avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), qui est chargée de fournir des services de sûreté dans le domaine du transport aérien conformément aux règlements et aux normes de Transports Canada. Le Ministère collabore également avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier, l'application dans le domaine de la sécurité routière et la coexécution du Programme de transport des marchandises dangereuses (TMD). Transports Canada collabore aussi de près avec les entreprises, les organismes et les associations du secteur des transports, qui tous ont un intérêt dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation de même que dans la sécurité et la sûreté des transports. En outre, le Ministère collabore avec d'autres pays comme les États-Unis, le Mexique et d'autres partenaires étrangers, comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI), dans le but d'harmoniser les normes de sécurité et de sûreté et d'échanger les règles de l'art en ce qui concerne les systèmes de sécurité et de sûreté.

Le Canada jouit déjà de l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde et continue de tout mettre en oeuvre pour l'améliorer encore. Une façon de mesurer le bilan du réseau de transport en matière de sécurité et de sûreté consiste à mener des enquêtes sur les perceptions du public et à évaluer le niveau de confiance des gens. Les données révèlent pour tous les modes de transport que plus de 90 % des Canadiens ayant une opinion ont accordé soit une évaluation de *modérément* ou de *très sûre* et sécuritaire. Ces évaluations les plus récentes se retrouvent au tableau 4-1.

TABLEAU 4-1 : ÉVALUATION DE LA CONFIANCE DU PUBLIC DANS LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES DÉPLACEMENTS AÉRIENS, FERROVIAIRES, MARITIMES ET ROUTIERS, JANVIER 2005

% pour déplacement	*Modérément sécuritaire et sûre (%)*	*Très sécuritaire et sûre (%)*
Aérien	36	61
Ferroviaire	35	63
Maritime	46	51
Routier	65	29

Source : Rethinking Government 2004, Wave 4 Report, EKOS Research Associates Inc.

Le niveau de sécurité des transports peut également se mesurer au nombre d'événements qui aboutissent à un accident. En 2004, on a constaté un recul du nombre d'accidents dans les secteurs du transport aérien et maritime. En revanche, il y a eu une hausse du nombre d'accidents ferroviaires. Le nombre de victimes a baissé dans le secteur du transport aérien, mais il a augmenté dans les secteurs du transport maritime et ferroviaire. Le nombre de victimes de la route a baissé de façon appréciable en 2003 (données les plus récentes). En outre, le nombre des victimes des transports est demeuré en deçà de la moyenne des cinq années précédentes dans les domaines du transport aérien, ferroviaire et routier, et du transport des marchandises dangereuses. À l'exception d'une fluctuation enregistrée en 2004 dans le transport ferroviaire, le bilan de sécurité observé dans les trois autres modes de transport a contribué à la tendance baissière à long terme des accidents signalés depuis dix ans. Pour encore améliorer le bilan de sécurité des transports à long terme, la mise en place de *systèmes de gestion de la sécurité (SGS)* est l'une des principales mesures stratégiques prises par Transports Canada. Le SGS est un cadre officiel qui permet d'intégrer le bilan de sécurité dans l'exploitation quotidienne de l'industrie des transports. À ce jour, un règlement sur les SGS est en cours d'adoption dans le secteur du transport aérien, la mise en œuvre de ce type de règlement est largement avancée dans le secteur du transport ferroviaire et les SGS dans le transport maritime sont de plus en plus adoptés par les exploitants de navires canadiens. En outre, les plans stratégiques modaux (comme *Vol 2005* de l'Aviation civile, *Direction 2006* de la Sécurité ferroviaire, le *Plan stratégique 2003-2010* de la Sécurité maritime et le programme *Vision 2010 de sécurité routière*) font tous état de progrès réalisés en 2004 par rapport aux cibles fixées pour réduire à long terme le nombre d'accidents, de victimes et de blessés.

L'an dernier, Transports Canada a continué de prendre des mesures pour améliorer encore la sûreté de tous les modes de transport. L'un des temps forts de l'an dernier a été l'annonce de la Politique de sécurité nationale du gouvernement du Canada. Parmi les aspects qui ont un rapport avec les transports, il faut mentionner un plan en six points pour la sûreté maritime; le renforcement de la sûreté aérienne, notamment du fret aérien; et l'amélioration et l'élargissement des exigences relatives à la vérification des antécédents des travailleurs des transports dans le domaine de la sûreté. On trouvera un résumé de quelques autres grandes initiatives au tableau 4-2.

Ce chapitre analyse les faits nouveaux et les initiatives qui se rapportent à la sécurité et à la sûreté du réseau de transport du Canada en 2004. Après un examen par mode des bilans de sécurité de 2004, le rapport analyse la sûreté des transports et examine les diverses améliorations apportées en 2004.

TABLEAU 4-2 : PRINCIPALES INITIATIVES DE TRANSPORTS CANADA DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ EN 2004

Renforcements des lois et des règlements
- *Loi sur la sécurité publique*
- Cadre réglementaire d'un nouveau programme de contrôle des non-passagers aux aéroports canadiens
- Modifications aux règlements sur la sûreté visant les procédures et la formation des équipages de conduite
- Règlement sur la sûreté du transport maritime

Programmes de sûreté dans les transports
- Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine
- Programme d'autorisations de sécurité en matière de transport aérien
- Programme de contribution à la sûreté maritime
- Projet d'intervention en cas d'attaque chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN)
- Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles (PNFIE)

Campagnes de sensibilisation et formation de l'industrie
- Campagne de sensibilisation à la sûreté du fret aérien
- Élaboration d'un programme de formation sur la sûreté du fret aérien pour les manutentionnaires de fret aérien et les représentants des transporteurs aériens

Initiatives internationales
- Initiative du G8 pour des déplacements internationaux sûrs et facilités
- Programme de vérification universel de sûreté de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
- Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de l'Organisation maritime internationale (OMI)

SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Cette section présente les statistiques les plus récentes relatives à la sécurité de tous les modes de transport, ainsi que du transport des marchandises dangereuses. Les rapports sur les accidents et les incidents que reçoit le Bureau de la sécurité des transports (BST) constituent la source primordiale de ces statistiques. Les accidents désignent les événements qui ont fait des morts ou des blessés, entraîné des problèmes de santé ou causé des pertes ou des dégâts matériels, alors que les incidents désignent ceux qui auraient pu dégénérer en accidents. Les définitions des accidents et des incidents à déclaration obligatoire du BST varient selon le mode de transport. (On trouvera des précisions sur le transport aérien, maritime et ferroviaire sur le site du BST à la rubrique des lois et règlements à www.tsb.gc.ca/fr/common/acts.asp.) Les statistiques sur les collisions de la route signalées à la police sont recueillies par les provinces et les territoires

sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et fournies à Transports Canada pour que celui-ci établisse des statistiques nationales sur les collisions qui ont fait des victimes. La collecte et le traitement de volumes aussi considérables de données sur plus de 600 000 accidents par an peuvent prendre une année à établir avant que les statistiques soient publiées au niveau des provinces/territoires et à l'échelle nationale. Transports Canada est la source primordiale de statistiques sur le transport des marchandises dangereuses. (Voir le *Règlement sur le TMD* sur les exigences relatives aux rapports à www.tc.gc.ca/tmd/clair/partie8.htm.) En tant que statistiques sur les événements liés à la sécurité, elles fournissent des indicateurs du bilan de sécurité du réseau de transport et contribuent à cristalliser les efforts sur les initiatives et les activités qui ont le maximum de retombées sur la sécurité. En même temps, les efforts se poursuivent en vue de mieux harmoniser et lier les données sur la sécurité et les principales initiatives de sécurité prises par Transports Canada. Dans le rapport de cette année, l'harmonisation des données se reflète dans le transport aérien où les données provenant du BST sont harmonisées avec le *Règlement de l'aviation canadien* au sujet du plan stratégique Vol 2005. (Pour d'autres précisions, voir la rubrique *Sécurité aérienne* dans ce chapitre.)

En 2004, le nombre d'accidents aériens et maritimes a accusé un repli par rapport à 2003, respectivement de 16,5 % et 12 %. Le nombre d'accidents ferroviaires déclarés a néanmoins augmenté de 9 %, ce qui le situe 7 % au-dessus de la moyenne des cinq années précédentes. Selon les dernières statistiques dont on dispose au sujet des collisions routières qui ont fait des victimes (2003), on constate un recul de 2 % par rapport à 2002. Les accidents à déclaration obligatoire qui impliquent le transport de marchandises dangereuses ont légèrement augmenté, pour passer de 356 en 2003 à 379 en 2004.

On peut également mesurer le bilan de sécurité du réseau de transport au nombre de victimes. En 2004, un accident survenu dans le transport de marchandises dangereuses n'a fait qu'une seule victime. Le nombre de victimes attribuables au transport aérien a baissé; toutefois, il y a eu une augmentation du nombre de victimes dans le transport maritime et ferroviaire, par rapport à la moyenne des cinq années précédentes de ces deux modes de transport. Entre 2002 et 2003 (statistiques les plus récentes), il y a eu une baisse notoire (5,6 %) des victimes de la route. Le tableau 4-3 et le tableau A4-1 plus détaillé de l'addenda résument le bilan de sécurité par mode, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

Il faut tenir compte à la fois de la tendance à long terme et des particularités de chaque mode, notamment du niveau d'activités et des variations d'exposition aux risques pour être sûr que l'analyse sur 12 mois et les comparaisons modales sont valables. Cela étant dit, les taux d'accidents en 2004 ont reculé par rapport aux années précédentes dans le domaine du transport aérien. Le taux d'accidents dans le domaine du transport maritime, qui n'est connu que pour les navires commerciaux dont la jauge brute est supérieure à 15 tonneaux, a baissé de façon marginale depuis deux ans. Le nombre d'accidents dans le secteur du transport maritime a toutefois affiché une baisse en 2004 par rapport aux autres années, à l'exception de 2002. Les taux d'accidents de la route de 2003 ont baissé par rapport aux années précédentes, atteignant leur plus bas niveau depuis dix ans. Les taux d'accidents ferroviaires en 2004 ont accusé une hausse par rapport aux dernières années, mais sont restés inférieurs aux taux des années 1990. Ces taux montrent que les changements survenus dans les niveaux d'activités (qui représentent à des degrés variables l'exposition accrue aux risques) expliquent les changements survenus dans le nombre d'accidents. La figure 4-1 illustre la tendance sur dix ans pour les quatre modes, laquelle, en dépit des fluctuations observées d'une année sur l'autre, est généralement à la baisse à la fois sur le plan du nombre des accidents et des taux d'accidents par niveau d'activités. Il importe de signaler que ces taux ne doivent servir qu'à interpréter les statistiques sur les événements dans chaque mode et non pas à effectuer des comparaisons entre les modes, étant donné que la mesure des activités est propre à chaque mode. En outre, la mesure des activités (dénominateur), qui représente dans une certaine mesure la totalité ou les principales opérations des activités modales, peut présenter son propre ensemble de limites. Pour plus de précisions, notamment sur les limites des données, voir le tableau A4-1 de l'addenda.

TABLEAU 4-3 : SOMMAIRE DES STATISTIQUES SUR LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PAR MODE, 2004[P] (2003 POUR LE TRANSPORT ROUTIER[4])

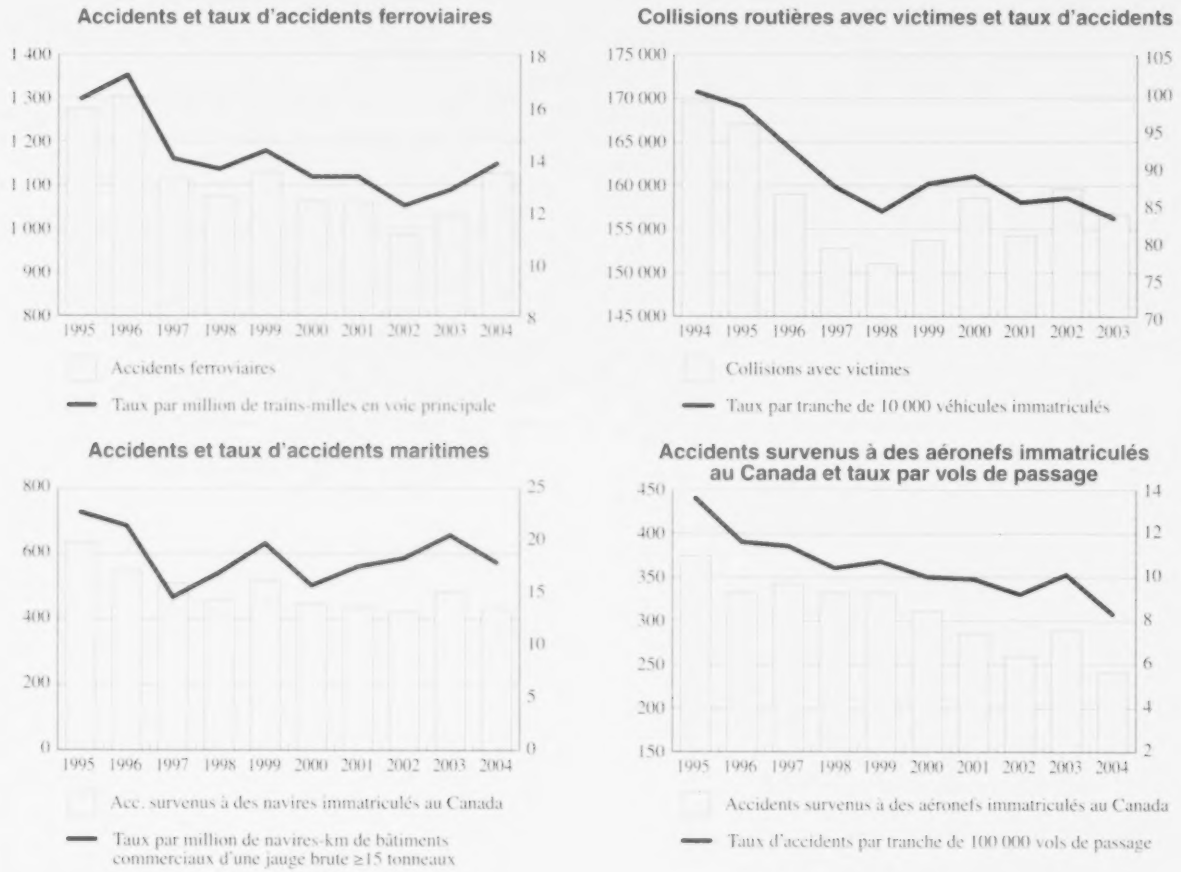
	Transport aérien[1]	*Transport maritime*[2]	*Transport ferroviaire*[3]	*Transport routier*[4]	*TMD*[5]
Accidents					
2004	241	431	1 128	156 764	379
2003	289	485	1 032	159 667	356
Moyenne quinquennale (1999 – 2003)	295,6	462,8	1 053,6	155 455	436,8
Victimes					
2004	34	27	99	2 766	1
2003	60	19	77	2 931	0
Moyenne quinquennale (1999 – 2003)	55,6	23,4	93,2	2 915	1,2

Note : P = Données préliminaires de 2004

1. Aéronefs immatriculés au Canada, en dehors des ultralégers, selon le *Règlement de l'aviation canadien*.
2. Accidents mettant en cause des navires immatriculés au Canada.
3. Chemins de fer de compétence fédérale.
4. Les statistiques routières portent sur 2003 (l'année la plus récente au sujet de laquelle on dispose de statistiques sur la sécurité routière) et la moyenne quinquennale de 1998-2002. Les accidents de la route désignent les collisions qui ont fait des victimes, ce qui exclut les collisions qui n'ont fait que des dégâts matériels.
5. TMD = accidents mettant en cause le transport de marchandises dangereuses (TMD). Victimes résultant des marchandises dangereuses.

Source : Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada

FIGURE 4-1 : ACCIDENTS ET TAUX D'ACCIDENTS PAR MESURE DES ACTIVITÉS DANS LES TRANSPORTS FERROVIAIRE, ROUTIER, MARITIME ET AÉRIEN



Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Le nombre d'accidents de chemin de fer a augmenté de 9,3 % en 2004, passant de 1 032 en 2003 à 1 128 en 2004, soit une hausse de 7 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1999-2003), qui se chiffrait à 1 053,6 accidents. Toujours en 2004, on a constaté un taux d'accidents de 12,4 par million de trains-milles (ce qui englobe les trains-milles en voie principale et les milles de manœuvres de triage), contre 11,5 en 2003 et la moyenne des cinq années précédentes de 11,8. Sur les accidents signalés, cette hausse est attribuable principalement au plus grand nombre de déraillements hors des voies principales (qui est passé de 389 en 2003 à 444 en 2004) et aux accidents d'intrusion (qui sont passés de 65 en 2003 à 99 en 2004). Les accidents qui surviennent hors des voies principales, et qui aboutissent à un déraillement ou à une collision (et qui ont représenté près de la moitié du total en 2004), sont généralement minimes, car ils impliquent des matériels roulants qui circulent à basse vitesse, et ils présentent en général moins de risques pour le public voyageur. L'augmentation de 52 % du nombre d'accidents d'intrusion est toutefois responsable des deux tiers de toutes les victimes d'accidents de chemin de fer en 2004.

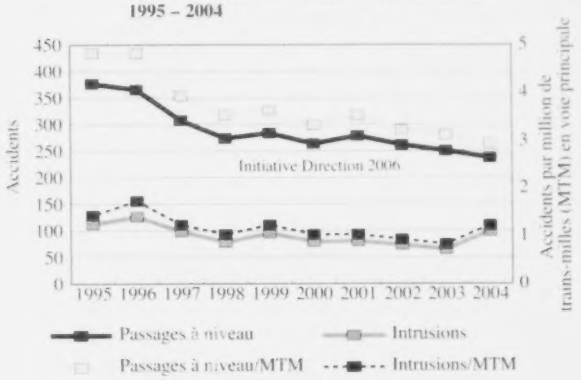
En 2004, on a recensé 72 accidents mortels qui ont fait 99 victimes, ce qui marque une hausse par rapport aux 77 victimes enregistrées en 2003 et à la moyenne de 93,2 victimes enregistrée entre 1999 et 2003. Il y a eu 92 blessés graves en 2004, soit une hausse par rapport aux 77 blessés graves signalés en 2003. Pour d'autres précisions, notamment pour une ventilation des accidents, des victimes et des blessés graves par province, tels qu'ils sont signalés au Bureau de la sécurité des transports et qui intéressent les chemins de fer de compétence fédérale, nous renvoyons le lecteur aux tableaux A4-2 à A4-4 de l'addenda. Ces dernières années, le fédéral et les provinces ont pris une initiative d'échange de données qui porte sur les événements survenus sur les réseaux ferroviaires de compétence

provinciale. En 2004, les chemins de fer provinciaux continuaient de représenter une petite partie de l'ensemble du réseau ferroviaire national (12,5 %, avec 41 compagnies de compétence provinciale), alors que les chemins de fer fédéraux représentaient la majeure partie du réseau (87,5 %, avec 38 compagnies de compétence fédérale).

Initiative Direction 2006 – C'est en 1996 que Transports Canada et ses partenaires, l'Association des chemins de fer du Canada, les provinces et les administrations municipales, les compagnies de chemin de fer et leurs syndicats, les organismes d'application de la loi et d'autres organismes responsables de la sécurité, ont conjugué leurs forces pour promouvoir et mettre en œuvre des initiatives visant à modifier les comportements humains aux passages à niveau et en ce qui concerne les intrusions sur les propriétés ferroviaires par le biais de huit points stratégiques : éducation, communications, application des règlements, recherches, ressources, rayonnement, domaine législatif et mesure du rendement. L'objectif est de réduire de 50 % d'ici 2006 les accidents aux passages à niveau et les cas d'intrusion. (Pour d'autres précisions sur cette initiative, nous invitons le lecteur à consulter l'adresse www.tc.gc.ca/Railway/Dir2006_f.htm.) Une forte proportion des accidents aux passages à niveau et des cas d'intrusion sont mortels ou font des blessés graves et continuent de représenter près de 90 % de tous les accidents ferroviaires qui font des victimes et des blessés graves. Les accidents aux passages à niveau ont reculé de 5 %, pour passer de 250 en 2003 à 237 en 2004, et ils sont restés en deçà de la moyenne quinquennale. Le nombre de victimes attribuables à des accidents aux passages à niveau a lui aussi légèrement baissé, pour passer de 28 en 2003 à 25 en 2004, tout comme le nombre de blessés graves, qui est passé de 52 à 50. Il y a eu 99 accidents dus à des intrusions en 2004, soit une augmentation de 52 % par rapport au total de 65 enregistré en 2003 et une hausse de 26,3 % par rapport à la moyenne quinquennale de 78,4 enregistrée entre 1999 et 2003. Le nombre de victimes dues à des intrusions a augmenté de 45 en 2003 à 67 en 2004, soit une hausse par rapport à la moyenne quinquennale de 53,4 entre 1999 et 2003. Le nombre de blessés graves a lui aussi augmenté, pour passer de 19 en 2003 à 34 en 2004.

La figure 4-2 illustre la tendance récente des accidents aux passages à niveau et des cas d'intrusion, et témoigne d'une tendance à la baisse malgré une hausse des usagers de la route (hausse d'environ 10 % des immatriculations de véhicules automobiles depuis 1996 – voir tableau A4-4 de l'addenda) et en dépit de l'expansion urbaine autour des voies ferrées. À ce jour, le nombre de collisions aux passages à niveau a été réduit de 70 % par rapport à la cible de Direction 2006. Toutefois, les cas d'intrusion ont fluctué et, en 2004, cette réduction n'était que de 43 % par rapport à la cible de Direction 2006.

FIGURE 4-2 : ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET ACCIDENTS RÉSULTANT D'INTRUSIONS, 1995 – 2004



Source : Transports Canada, d'après les données du Bureau de la sécurité des transports

Programme d'amélioration des passages à niveau – En 2004, les accidents survenus à des passages à niveau publics automatiques, qui s'établissaient à 136 en 2003, ont reculé à 119, alors qu'ils ont reculé de 72 à 64 aux passages à niveau publics sans protection. Toutefois, les accidents survenus à des passages à niveau privés sont passés de 35 en 2003 à 50 en 2004. Pour d'autres précisions, se reporter au tableau A4-4 de l'addenda. Par le biais du Programme d'amélioration des passages à niveau, Transports Canada finance jusqu'à 80 % des coûts d'amélioration de la sécurité à entre 80 et 100 passages à niveau à travers le pays, ce qui représente un investissement annuel pouvant aller jusqu'à 7,5 millions $. Plus de 100 millions $ ont été investis dans ce programme depuis 15 ans.

Systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF) – Les Systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire sont la clé de voûte de l'intégration de la sécurité dans les opérations quotidiennes des compagnies de chemin de fer. Le *Règlement sur les SGSF*, entré en vigueur le 31 mars 2001, dispose que toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent se doter d'un SGSF et le maintenir. En 2003-2004, Transports Canada a continué d'implanter son programme de vérification des SGSF en organisant des programmes d'éducation et de sensibilisation de l'industrie, en évaluant la documentation des compagnies sur les SGS (prévérification) et en mesurant l'adoption et l'efficacité des méthodes et des procédures documentées (audit de vérification). À ce jour, 40 compagnies de chemin de fer ont fait l'objet d'une vérification de leurs documents SGSF, dont 12 ont également subi un audit de vérification. Au fur et à mesure que les audits préliminaires et les suivis seront terminés, les audits futurs seront basés sur une stratégie mieux intégrée axée sur les problèmes et reposant sur les résultats des programmes de surveillance et des audits préalables des SGSF. Pour d'autres précisions sur les SGSF dans le domaine de la sécurité ferroviaire, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations_fre.htm.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le bilan de sécurité routière du Canada ne cesse de s'améliorer d'une décennie à l'autre. En 2003 (statistiques les plus récentes), on a enregistré une baisse de 2 % des collisions qui ont fait des victimes par rapport à 2002. Il y a eu cependant une baisse notable (5,6 %) des victimes de la route (qui sont passées de 2 931 en 2002 à 2 766 en 2003). Une baisse de 2,5 % des blessés de la route équivaut à 5 723 blessés en moins en 2003. Le tableau A4-5 de l'addenda illustre la tendance annuelle et à plus long terme des collisions de la route qui ont fait des victimes et des blessés. Les fluctuations annuelles sont sans doute partiellement attribuables aux changements qui surviennent dans la circulation routière, notamment au nombre d'immatriculations de véhicules (en hausse de 1,3 % en 2003 par rapport à 2002) et aux véhicules-kilomètres parcourus (en baisse de 1 %). Le taux de collisions ayant fait des victimes en 2003 (50,1) par tranche de 100 millions de véhicules-kilomètres parcourus a légèrement baissé par rapport à 2002 (50,6). La tendance baissière à plus long terme dans le nombre de victimes (497 victimes de moins en 2003 par rapport aux 3 263 victimes en 1994) et le nombre total de blessés (22 850 blessés en moins en 2003 par rapport à 1994) a également contribué à réduire de jusqu'à 25 milliards $ les coûts sociaux annuels estimatifs pour les Canadiens. Cette tendance à long terme est confirmée par un taux de 1,5 victime par tranche de 10 000 véhicules automobiles immatriculés en 2003 contre 1,9 en 1994 (ou 2,5 pour la moyenne décennale 1984-1993). Poursuivant cette tendance baissière, les taux enregistrés en 2003 sont devenus les plus bas depuis dix ans et même depuis les années 1950. On trouvera des données par province/territoire au tableau A4-6 de l'addenda.

Vision sécurité routière 2010 (VSR 2010) – Cette initiative a été prise par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux et par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Son objectif est d'accroître la sensibilisation aux questions de sécurité routière, de resserrer la collaboration entre les organismes de sécurité et de renforcer les mesures d'application. Son but est de réduire de 30 % d'ici 2010 le nombre moyen d'usagers de la route qui sont tués ou grièvement blessés dans des accidents par rapport aux chiffres relatifs à 1996-2001. En 2003, il y a eu 6,7 % de victimes et 3 % de blessés graves en moins qu'en 1996-2001, période de référence de VSR 2010. Pour d'autres précisions sur les cibles et les sous-cibles, consulter le rapport annuel 2002 de Vision sécurité routière 2010 à www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/menu.htm.

Ceintures de sécurité – L'un des principaux sous-objectifs de VSR 2010 est de faire passer le nombre de Canadiens qui bouclent leur ceinture de sécurité à 95 %. Les ceintures de sécurité continuent d'épargner des milliers de vies chaque année. En 2003, 36,8 % des conducteurs et 37,4 % des passagers victimes d'un accident de la route ne portaient pas leur ceinture de sécurité (voir le tableau A4-7 de l'addenda). Le taux des blessés graves a été nettement inférieur (respectivement de 14,6 % et 19,8 %), ce qui indique un risque relativement plus élevé de perdre la vie pour ceux et celles qui ne portent pas leur ceinture de sécurité dans les accidents de la route graves. Pour d'autres précisions, consulter le site www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp3322/2003/menu.htm. En septembre 2002, Transports Canada a réalisé une enquête d'observation sur le port de la ceinture de sécurité dans les collectivités rurales du Canada et, en septembre 2003, une enquête analogue a été faite dans les collectivités urbaines. Ces enquêtes montrent que le port de la ceinture de sécurité dans les régions rurales est inférieur à ce qu'il est dans les collectivités urbaines. Un taux nettement inférieur de port de la ceinture de sécurité a été constaté parmi les occupants du siège avant des camions légers (80 %) par rapport aux voitures de tourisme (88,9 %), le taux étant inférieur d'environ 3 % chez les hommes par rapport aux femmes et, également par tranche d'âge, parmi les occupants âgés de 25 ans et moins. Pour d'autres précisions sur ces enquêtes sur le port de la ceinture de sécurité, nous vous invitons à visiter l'adresse : www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp2436/rs200405/menu.htm. Feuillet, de même que le menu principal de la Sécurité routière pour les études et les programmes sur la sécurité et les dispositifs de retenue connexes (p. ex. les coussins gonflables, les sièges rehausseurs pour les enfants, les sièges pour enfants à bord des autobus scolaires).

Conducteurs en état d'ébriété – Depuis la fin des années 1980, le pourcentage d'automobilistes ayant subi des blessures mortelles chez qui on a mesuré un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée de 80 mg a régulièrement baissé, pour passer de 40 % à environ 30 % ces dernières années (29,3 % en 2002). Cela vaut également pour le nombre de personnes accusées de conduire avec des facultés affaiblies (66 682 en 2002 [données les plus récentes] contre 111 000 au début des années 1990). Le tableau A4-8 de l'addenda illustre cette tendance baissière avec une baisse en 2002. Le rôle de certaines drogues, comme le cannabis, dans les collisions est connu depuis bien des années, mais l'on sait beaucoup moins de choses sur l'impact de cette drogue que sur celui de l'alcool sur les collisions de la route. Des études révélant que les cannabinoïdes sont les drogues que l'on trouve le plus souvent (après l'alcool) dans le sang des automobilistes blessés ou tués dans des collisions de la route ont suscité un regain d'inquiétude à l'échelle nationale et internationale. Pour plus de précisions, voir « Effets du cannabis sur la conduite : une analyse de l'état actuel des connaissances centrée sur les données canadiennes » à l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp14179/menu.htm.

Véhicules commerciaux – Un autre sous-objectif du programme VSR 2010 est de réduire le nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux (c.-à-d. des poids lourds et des autobus/autocars). Les conducteurs de véhicules commerciaux représentaient environ 3,5 % du total des conducteurs titulaires d'un permis entre 1999 et 2002 (pour d'autres précisions, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp3322/2003/menu.htm), bien que, par comparaison avec les véhicules de tourisme, ils représentent en général une proportion nettement supérieure des véhicules-kilomètres parcourus. Entre 1999 et 2003, les collisions impliquant des véhicules commerciaux ont représenté près de 8 % de toutes les collisions de la route et près de 20 % de toutes les victimes de la route. En 2003, les collisions impliquant des véhicules commerciaux ont fait 576 victimes, contre 581 en 2002. (Pour d'autres précisions, voir les tableaux A4-9A et A4-9B de l'addenda.) La fatigue est reconnue comme l'un des principaux facteurs contribuant aux accidents des transports. C'est pourquoi l'une des grandes initiatives prises ces dernières années a été de réviser et de moderniser le *Règlement sur les heures de service* en vertu de la norme 9 du Code canadien de sécurité, ce qui permet aux entreprises de camionnage de mieux gérer le facteur fatigue dans leurs activités. En décembre 2004, les principaux protagonistes de l'industrie canadienne du camionnage sont parvenus à un consensus sur les règles de sécurité régissant l'utilisation interprovinciale des véhicules commerciaux. On trouvera le règlement et le projet de règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire à l'adresse http://canadagazette.gc.ca/partI/2003/20030215/html/regle1-f.html. Transports Canada mène un programme de recherche de longue date sur les performances humaines et la gestion de la fatigue. En 2004, un prototype de programme de gestion de la fatigue destiné aux conducteurs de véhicules commerciaux a été mis au point pour apprendre aux conducteurs, aux répartiteurs et aux administrateurs de compagnie comment éviter la fatigue et obtenir le meilleur repos possible, aussi bien à la maison que sur la route. Ce programme fera l'objet d'essais sur le terrain en vertu d'un accord de recherche conjoint signé en 2003 entre Transports Canada et les administrations provinciales canadiennes et les États-Unis. Pour d'autres précisions au sujet des recherches sur les performances humaines, voir http://tcinfo/cdt/projets/fergonomiques/menu.htm.

Le tableau A4-10 de l'addenda montre que les conducteurs de véhicules de tourisme ont représenté près de la moitié du total des victimes de la route (2 766) en 2003 par catégorie d'usagers de la route, alors que les passagers en ont représenté près du quart (23,6 %). Même si le nombre de piétons tués, à hauteur de 13,7 %, a à nouveau augmenté en 2003 (il est passé de 368 en 2002 à 379 en 2003), une étude récente révèle qu'il a en fait baissé de 24,1 % par rapport à la décennie 1992-2001 (416 pour cette moyenne de dix ans). Pour d'autres précisions, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp2436/rs200401/menu.htm. Comme le montre le tableau A4-11 de l'addenda, sur les véhicules impliqués dans des collisions mortelles entre 1999 et 2003, derrière les automobiles, les camionnettes et les camions plus lourds, se classaient les motocyclettes (qui occupaient la quatrième place loin derrière, à hauteur d'environ 4 %), les bicyclettes (en cinquième place) et tous les autobus/autocars (en sixième place, avec environ 1 % du total). Pour d'autres statistiques sur le bilan de sécurité routière, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/stats/menu.htm.

SÉCURITÉ MARITIME

En 2004, le nombre d'accidents survenus à des navires immatriculés au Canada a reculé de 11 % dans le secteur du transport maritime avec 431 sinistres, contre 485 en 2003 et 462,8 pour la moyenne des cinq années précédentes. Historiquement, la majorité des sinistres maritimes sont des accidents de navigation et 2004 n'a pas fait exception à la règle. Il y a eu 385 sinistres maritimes, soit 89 % du total. Toutefois, cela marque une baisse de 11 % par rapport à 2003 et de 7 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Les accidents survenus à bord des navires ont représenté le solde des 431 accidents survenus à des navires immatriculés au Canada, et ils se sont chiffrés à 46 en 2004 contre 53 en 2003 et contre une moyenne de 49,2 les cinq années précédentes. Sur les 406 bâtiments canadiens impliqués dans des sinistres maritimes, ce qui inclut ceux impliquant plus d'un navire (p. ex. un abordage entre navires), les bateaux de pêche représentaient la plus grande proportion, à hauteur de 54 %, suivis des bâtiments commerciaux, à hauteur de 35 %. Il y a environ 36 700 navires immatriculés/munis d'un permis au Canada (à l'exclusion des embarcations de plaisance); 64 % sont des bateaux de pêche, 25 %, des bâtiments commerciaux d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux, et 10 %, des navires d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux. Pour d'autres précisions sur les navires immatriculés, voir l'adresse : http://www.tc.gc.ca/ShipRegistry/menu.asp?lang=f. Le taux d'accidents, calculé d'après les navires-kilomètres et disponible uniquement pour les navires commerciaux d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux, a baissé de 20,5 en 2003 à 17,9 en 2004.

La baisse du nombre de sinistres maritimes en 2004 ne s'est pas reflétée dans le nombre de pertes de vies à bord des navires canadiens, qui a augmenté de 19 en 2003 à 27 en 2004 et qui a été légèrement supérieur à la moyenne des cinq années précédentes (23), sans doute à cause d'une légère augmentation du nombre d'accidents ayant fait plusieurs victimes. Soixante-seize (76) personnes ont été blessées à bord de navires canadiens en 2004, ce qui est comparable au total de 78 enregistré en 2003 et à la moyenne quinquennale de 73. Un plancher record de pertes confirmées de bâtiments canadiens a été atteint en 2004. Les 17 pertes enregistrées ont représenté moins de la moitié de la moyenne de 39 pertes enregistrées les cinq années précédentes. Pour d'autres précisions, notamment pour une ventilation provinciale des sinistres, qui tient compte des bâtiments étrangers qui naviguent dans les eaux canadiennes (non compris dans le nombre total de sinistres et les taux ci-dessus), tels qu'ils sont signalés au Bureau de la sécurité des transports, nous vous renvoyons aux tableaux A4-12 et A4-13 de l'addenda.

L'un des principaux objectifs du *Plan stratégique de sécurité maritime 2003-2010* est d'atteindre certaines cibles de sécurité d'ici à 2010, d'après les moyennes des cinq années 1998-2002 pour les bâtiments battant pavillon canadien et étranger. Ces cibles de sécurité portent sur le nombre de victimes (diminution de 20 % de 33,8), de blessés (diminution de 30 % de 80,2) et les taux d'accidents survenant à des bâtiments commerciaux battant pavillon canadien et étranger (réduction de 20 % respectivement de 3,8 et de 2,0). Les chiffres de 2004, qui indiquent des progrès dans l'atteinte des cibles de sécurité, montrent que 85,8 % de l'objectif de réduction des victimes a été atteint, alors que les blessés sont demeurés sur un pied d'égalité avec le chiffre de base de 1998-2002 et qu'aucun progrès n'a été enregistré. Pour d'autres précisions sur ce plan et les cibles de sécurité, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securitemaritime/tp/tp13111/menu.htm.

Petits bâtiments commerciaux (de pêche et à passagers) – En 2004, 51 petits bâtiments (d'une jauge brute de ≤150 tonneaux) se sont livrés à des activités commerciales, à l'exclusion de la pêche, et ont représenté 13 dans des sinistres maritimes. Sur ce nombre, 25 se livraient à des activités de transport de passagers/affrètement. Pour plus de précisions, veuillez consulter le tableau A4-14 de l'addenda. Les petits bâtiments canadiens qui se livrent à des activités de pêche ont toujours concentré le pourcentage le plus élevé des bâtiments impliqués dans des sinistres maritimes (52 % en 2004). Il faut signaler toutefois que les accidents impliquant ces navires ont nettement baissé depuis dix ans, comme l'illustre le tableau A4-15 de l'addenda. Transports Canada a continué de faire promouvoir les priorités de réglementation et de sécurité des petits bâtiments commerciaux en 2004 par le biais du Programme d'inspection et de surveillance des petits bâtiments. L'adoption imminente de modifications aux normes de stabilité et de construction, aux équipements de survie et à la certification dans le *Règlement sur les petits bâtiments* contribuera à renforcer la sécurité. En 2004, Transports Canada a préparé et distribué un Guide de sécurité sur les petits bâtiments commerciaux aux titulaires d'un permis de petit bâtiment commercial. En outre, le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), qui compte des représentants du gouvernement et de l'industrie, a continué de s'occuper des questions de réglementation, de la certification et de la formation des exploitants.

International – En tant que membre de l'Organisation maritime internationale, le Canada est tenu de déclarer les victimes à bord des gros bâtiments commerciaux. En 2004, il y a eu un sinistre « très grave » qui a fait des victimes (abordage avec perte de vies) impliquant un bâtiment canadien. Il y a eu huit sinistres moins graves impliquant des navires canadiens. Les accidents impliquant des navires battant pavillon étranger et naviguant dans les eaux canadiennes ont continué de diminuer en 2004 (de 64 en 2003 à 49), comme l'illustre le tableau A4-12 de l'addenda. Le Canada est signataire de deux protocoles d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port. En vertu de ces protocoles, 1 173 navires battant pavillon étranger ont été inspectés en 2004. Grâce à un meilleur ciblage et à une amélioration des programmes d'inspection spéciaux des vraquiers et des navires-citernes, on a enregistré une amélioration du bilan de sécurité des navires battant pavillon étranger faisant escale dans des ports canadiens, et la tendance montre que les rétentions ont baissé par rapport à il y a cinq ans. La direction de la Sécurité maritime publie un rapport annuel sur le Programme de contrôle des navires par l'État du port qui contient des données détaillées sur les inspections. En 2004, le Canada a accueilli la Deuxième Conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port. On trouvera d'autres précisions sur cette conférence au chapitre 8, Transport maritime.

Systèmes de gestion de la sécurité du transport maritime – Ces systèmes sont en place depuis 1998 lorsqu'ils ont été implantés dans le monde entier pour les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers qui se livrent au commerce international. En 2002, ces prescriptions ont été étendues à pratiquement tous les navires qui se livrent à des échanges commerciaux internationaux, ce qui s'est fait par le truchement du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires*. À ce jour, près de 70 navires canadiens ont obtenu la certification statutaire prescrite, qui est délivrée par les sociétés de classification pour le compte de Transports Canada. En 2004, un programme de surveillance était solidement implanté et Transports Canada a surveillé directement sept des vérifications menées par ces organismes autorisés, tandis que 26 rapports de vérification ont été analysés. Transports Canada continue de prôner l'adoption volontaire des Systèmes de gestion de la sécurité par les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes et étudie

activement la possibilité d'adopter un système de gestion de la sécurité pour les exploitants de navires intérieurs canadiens (y compris les petits navires à passagers).

Transfert des responsabilités de la navigation de plaisance et d'autres responsabilités – La responsabilité du Bureau de la sécurité nautique qui administre un programme de règlements pour les embarcations de plaisance a été transférée à Transports Canada par la Garde côtière canadienne/ministère des Pêches et des Océans en décembre 2003. En 2004, Transports Canada a administré le programme de compétence des conducteurs et a travaillé de concert avec la Garde côtière auxiliaire canadienne pour dispenser des programmes d'éducation et de sensibilisation à la sécurité nautique. Les données les plus récentes au sujet des victimes de la navigation de plaisance montrent que la moyenne des cinq années 1996-2000 (199) a été inférieure à la moyenne des cinq années 1991-1995 (161 victimes). Il faut signaler qu'il y a à tout moment environ 8 millions de plaisanciers. La Croix-Rouge tient des données détaillées sur les accidents et les victimes de la navigation de plaisance à www.croixrouge.ca. Parmi les autres responsabilités liées à la sécurité qui ont été transférées par la Garde côtière canadienne, mentionnons les services de navigation maritime, la prévention de la pollution et les interventions en la matière et la protection des eaux navigables.

On trouvera d'autres précisions sur les initiatives ci-dessus et d'autres régimes de sécurité en vertu du Programme de sécurité maritime à l'adresse http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm.

SÉCURITÉ AÉRIENNE

Les données préliminaires sur les accidents d'aviation déclarés au Bureau de la sécurité des transports montrent une baisse de 17 % par rapport à 2003, de 289 à 241 (à l'exclusion des ultralégers). Cela marque une baisse de 19 % par rapport à la moyenne de 296 accidents enregistrée entre 1999 et 2003. Cette baisse est largement imputable à une réduction combinée des accidents de travail aérien, des accidents d'entraînement au pilotage et des accidents d'aviation de loisir; toutefois, cette baisse est partiellement neutralisée par une augmentation de 21 % des accidents survenus à des avions-taxis. En 2004, les accidents mortels ont régressé (21 contre 32 en 2003) et le nombre total de victimes (34) a été nettement inférieur à 2003 (60) et à la moyenne quinquennale (52). Les taux d'accidents, selon le total des heures de vol, les mouvements itinérants et le nombre d'aéronefs immatriculés au Canada, confirment tous une baisse par rapport à 2003 et par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.

Cette année, les données proviennent de la base de données du programme Vol 2005 de Transports Canada : c'est-à-dire des données extraites de la base de données du Bureau de la sécurité des transports (BST) et comparées aux cibles de sécurité du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et du programme Vol 2005. Le tableau A4-16 de l'addenda fournit plus de précisions sur ces événements tandis que le tableau A4-17 résume les événements déclarés au BST. Le tableau A4-18 fournit d'autres précisions sur les taux d'accidents tandis que le tableau A4-19 donne une ventilation par province des accidents d'aviation, des accidents mortels et des victimes d'après les données harmonisées ci-dessus.

Le nombre d'avions commerciaux assujettis au RAC impliqués dans un accident (104 en 2004) a représenté 43,2 % du nombre total d'accidents survenus à des avions immatriculés au Canada (244), tandis que le reste (140) était des appareils de l'aviation de loisir. Historiquement, les compagnies aériennes et les avions de navette ne représentent qu'une petite partie des appareils impliqués dans ces accidents. En 2004, les avions de ligne immatriculés au Canada ont été victimes de trois accidents. Pour la troisième année d'affilée, aucun de ces trois accidents et aucun des quatre accidents impliquant des avions de navette n'ont fait de victimes. Les accidents survenus à des avions de navette ont affiché une baisse notoire en 2004 puisque, de 10 en 2003, ils sont passés à 4 en 2004 et qu'ils ont baissé par rapport à la moyenne de 8,6 enregistrée entre 1999 et 2003.

Environ la moitié des accidents survenus à l'aviation commerciale (54,8 %) en 2004 concernait des avions-taxis. Cette tendance est conforme à celle des cinq années précédentes. À hauteur de 57 accidents, le chiffre de 2004 est sensiblement supérieur à celui de 2003, année où l'on avait enregistré 47 accidents, mais il est sur un pied d'égalité avec la moyenne des cinq années précédentes, qui s'est établie à 59. En 2004, sur les 57 accidents impliquant des avions de cette catégorie, 5 (8,6 %) ont fait des victimes. Il y a eu une baisse importante des accidents de travail aérien (17) (soit 16,3 % de toutes les activités de l'aviation commerciale en 2004), par rapport aux accidents survenus en 2003 (41) et à la moyenne des cinq années 1999-2003 (39,8).

L'aviation de loisir est de loin le secteur qui contribue le plus au nombre d'accidents survenus à des avions immatriculés au Canada, puisqu'elle concentre 58 % du total de 2004 et 55 % de la moyenne des cinq années 1999-2003. En 2004, 140 avions de loisir (excluant les 34 ultralégers de base et évolués) ont été impliqués dans un accident, soit une baisse par rapport au chiffre de 152 enregistré en 2003. Sur ce total, 126 (90 %) ont impliqué des aéronefs et 9 d'entre eux (7,1 %) ont été mortels, soit une baisse par rapport à la moyenne de 11,4 % enregistrée entre 1999 et 2003. Environ le cinquième du total des accidents ont été mortels en ce qui concerne les ultralégers de base et évolués (6 sur 34 en 2004 et 8 sur 37 pour la moyenne quinquennale), ce qui en fait le pourcentage le plus élevé parmi tous les aéronefs impliqués dans un accident. Il faut signaler toutefois que cette proportion résulte sans doute dans une large mesure des caractéristiques de déclaration des accidents qui surviennent aux ultralégers.

Le nombre d'incidents à déclaration obligatoire signalés au Bureau de la sécurité des transports et impliquant un avion immatriculé au Canada ou à l'étranger est passé à 906 en 2004, contre 834 en 2003. Les risques de collision/perte d'espacement (hausse de 44 % par rapport à 2003) ont concentré moins du quart du total des incidents à déclaration obligatoire (24,5 % en 2004), alors que la catégorie des urgences déclarées a constitué le pourcentage le plus élevé (30,5 %) parmi toutes les catégories d'incidents. Les incidents désignent les événements qui n'ont pas dégénéré en accidents, mais qui auraient pu le faire. Pour plus de précisions sur les incidents d'aviation, nous vous renvoyons au tableau A4-17 de l'addenda.

Vol 2005 – Le Cadre de sécurité de l'aviation civile au Canada vise deux grands objectifs : l'amélioration constante du haut niveau de sécurité aérienne au Canada et un degré élevé de confiance du public dans le programme canadien de l'aviation civile. Vol 2005 visait une baisse de 25 % de la moyenne sur cinq ans des accidents et des accidents mortels (378,20 accidents et 43,40 accidents mortels pour les moyennes des cinq années 1995-1999) dans tous les secteurs d'ici 2005, tandis qu'une cible de 90 % de la confiance du public, mesurée par les recherches sur l'opinion publique, a été fixée comme deuxième objectif. En 2004, par rapport aux chiffres de référence 1995-1999, les 104,2 accidents et les 9,4 victimes de moins représentent une baisse de 110 %, ce qui dépasse la cible relative à la fois aux accidents et aux victimes. Un sondage réalisé par la firme EKOS en mars 2004 sur la sécurité aérienne seule (à l'exclusion des questions sur la sûreté) a révélé un niveau de confiance du public de 98 % et un niveau de confiance élevé de 67 %, soit une hausse de 7 % du niveau de confiance par rapport à 2002.[1] Pour d'autres précisions sur Vol 2005, visiter le site http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm.

Systèmes de gestion de la sécurité – L'implantation de Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) est la clé de voûte de l'évolution du cadre Vol 2005 visant à améliorer le bilan de sécurité de l'industrie canadienne de l'aviation civile. À ce jour, plus de 500 délégués ont suivi une formation, et la formation sur les SGS a généralement reçu un bon accueil. En outre, certains projets pilotes sur les SGS ont permis de réduire les coûts par la gestion dynamique des risques. Transports Canada a publié en mars 2005 la première ébauche du *Règlement sur les Systèmes de gestion de la sécurité* pour les organismes aéronautiques dans la *Gazette du Canada*. Ce règlement conférera aux organismes aéronautiques la flexibilité voulue pour décider de la façon de respecter les prescriptions en matière de sécurité et favorisera l'innovation tout en rehaussant la sécurité. Une campagne d'information visant à préparer l'industrie du transport aérien à l'implantation des SGS fait partie intégrante des plans régionaux d'implantation des SGS. Pour d'autres précisions sur les SGS, veuillez visiter le site : http://tcinfodev/aviationcivile/SGS/menu.htm.

Système de normes de sécurité des opérations aériennes pour l'aviation d'affaires (NSOA-AA) – Par l'entremise de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (CBAA), l'industrie bénéficie d'une certaine flexibilité en vertu du système NSOA-AA qui lui permet de se doter de systèmes de sécurité adaptés à ses activités sans compromettre la sécurité. Ces services aériens ont toujours connu un taux d'accidents extrêmement bas, qui se situe en moyenne à moins d'un accident par an depuis six ans. (Pour d'autres précisions, consulter la section des activités de transport de passagers des exploitants privés au tableau A4-16 de l'addenda.) Le NSOA-AA est possible grâce à une stratégie réglementaire de règles fondées sur le rendement qui sont liées à un système de gestion de la sécurité. La CBAA est actuellement chargée de délivrer les certificats d'exploitation à ces exploitants. Pour d'autres précisions sur le programme Vol 2005 et les initiatives connexes, visiter le site http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm.

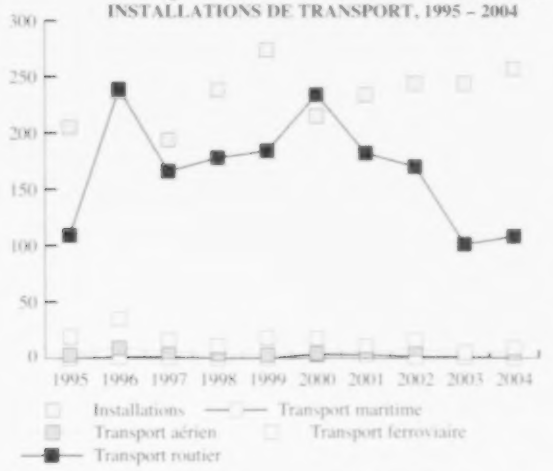
TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

En 2004, on a dénombré 379 accidents à déclaration obligatoire impliquant le transport de marchandises dangereuses, contre 356 en 2003. Toutefois, rares sont les accidents impliquant le transport de marchandises dangereuses qui sont en fait causés par les marchandises proprement dites. La figure 4-3 indique que, depuis quelques années, la plupart des accidents à déclaration obligatoire qui mettent en cause des marchandises dangereuses ne sont pas survenus durant le transport, mais plutôt durant le chargement ou le déchargement dans des installations de transport. La majorité des victimes et des blessés attribuables au transport de marchandises dangereuses ont été causés par l'accident (une collision) proprement dit et non par les marchandises dangereuses. En 2004, 11 victimes et 35 blessés ont été causés par des accidents impliquant des marchandises dangereuses. Les marchandises dangereuses proprement dites ont été responsables de 12 blessés et d'une victime.

Les marchandises et leur transport peuvent être mesurés de plus d'une façon : le nombre d'expéditions, le poids de l'expédition (en tonnes), le poids et la distance parcourue par l'expédition (tonnes-kilomètres) et la distance parcourue par l'expédition (véhicules-kilomètres). La mesure utilisée dépend du besoin final. On dénombre environ 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses au Canada chaque année qui sont assujetties au *Règlement sur le TMD*. Pratiquement toutes les expéditions de marchandises dangereuses (99,99 %) parviennent à destination en toute sécurité. Comme en témoigne la figure 4-3, parmi les quatre modes de transport, le plus grand nombre d'accidents à déclaration obligatoire (89 %) surviennent sur la route. Il ne faut pas oublier toutefois que la route assure 93 % du transport

1 Perceptions of Air Travel Safety and Security in Canada: Wave III EKOS Research Associates, March 2004. Les plus récents sondages indiquent que le niveau élevé de confiance a atteint le niveau de 70 %, corroborant davantage ce changement grandissant.

FIGURE 4-3 : ACCIDENTS À DÉCLARATION OBLIGATOIRE IMPLIQUANT LE TMD PAR MODE ET DANS LES INSTALLATIONS DE TRANSPORT, 1995 – 2004



Source : Transports Canada, Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses

des marchandises dangereuses. Si l'on se sert du volume à titre d'unité de mesure des marchandises dangereuses transportées au Canada, plus de 46 % du volume est transporté par la route, contre 39 % par les chemins de fer. Le programme TMD ne tient pas compte des marchandises dangereuses transportées en vrac à bord des navires ou par pipeline. Pour d'autres précisions sur l'exposition du TMD, nous vous renvoyons au rapport publié par Transports Canada en 2004 intitulé « Le transport et la manutention des marchandises dangereuses au Canada en l'an 2002 » (pour en obtenir un exemplaire, envoyer un courriel à : provencherm@tc.gc.ca). Pour plus de précisions sur le nombre d'accidents à signaler par mode de transport et sur les accidents qui font des victimes et des blessés, nous vous renvoyons aux tableaux A4-20A à A4-20C de l'addenda.

Examen de la Loi sur le TMD – En 2004, l'objet de l'examen a été de recueillir et d'analyser des données permettant de déterminer les améliorations possibles à apporter à la Loi sur le plan de la sécurité ainsi que les problèmes de sûreté naissants. Des consultations publiques ont été tenues à travers tout le pays. L'analyse des questions, des options et des solutions se poursuivra jusqu'au printemps 2005.

Intégrité de la protection thermique des wagons-citernes – Grâce au projet consacré à l'intégrité de la protection thermique des wagons-citernes, on a procédé à des essais de résistance au feu des bonbonnes de propane et à des essais de résistance de l'acier à de très hautes températures pour obtenir des données afin de valider un modèle informatique tridimensionnel sur les défectuosités des wagons-citernes. En 2004, des inspecteurs du DOT des États-Unis (de la Federal Railroad Administration) ont suivi une formation sur l'utilisation d'une caméra à infrarouges. Les inspecteurs de Transports Canada ont retiré des wagons-citernes du service car ils n'étaient pas conformes à la norme sur la protection thermique. Des réunions et des pourparlers ont eu lieu entre des représentants des gouvernements du Canada et des États-Unis et du secteur privé afin de planifier des essais de résistance au feu des wagons-citernes dotés de systèmes de protection défectueux.

Tests de stabilité des camions-citernes – Un programme de recherche mené par le Conseil national de recherches du Canada a abouti à l'essai d'environ 20 camions-citernes différents transportant des marchandises dangereuses sur une table basculante. Un modèle informatique de retournement a été conçu et validé grâce aux données résultant de la table basculante. On envisage un modèle informatique convivial et les travaux se poursuivront sur l'élaboration d'une norme du seuil de retournement pour les camions-citernes routiers qui transportent des marchandises dangereuses.

Programme national de TMD – Ce programme est réalisé dans tout le Canada avec le concours des provinces et des territoires en vertu des conditions stipulées dans les protocoles d'entente signés entre le ministre fédéral des Transports et ses homologues des provinces et des territoires. En 2004, un protocole de ce type a été signé avec la Colombie-Britannique. Au cours de l'année, Transports Canada a organisé des séances de formation à travers le pays sur le *Règlement sur le TMD* à l'intention des inspecteurs fédéraux, provinciaux et territoriaux.

Harmonisation internationale – L'harmonisation des exigences réglementaires entre administrations demeure un objectif important. Le responsable du TMD à Transports Canada est le chef de la délégation canadienne auprès du Sous-comité d'experts des Nations Unies (ONU) sur le transport des marchandises dangereuses, le vice-président du Sous-comité et le conseiller technique du représentant canadien auprès du DGP de l'OACI et du DSC de l'OMI. Le test d'impact sur les citernes portatives que le Canada a mis au point a été adopté par le Sous-comité de l'ONU pour la 14e édition des *Recommandations sur le transport des marchandises dangereuses*, Règlement modal, publié par l'ONU.

Manuel sur les interventions d'urgence – Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) vient en aide aux personnes qui ont besoin d'aide en cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Le CANUTEC de Transports Canada collabore avec les États-Unis et le Mexique à une initiative de l'ALENA visant à préparer le « Manuel sur les interventions d'urgence », qui prévoit l'harmonisation des procédures d'intervention d'urgence. Ce manuel est actualisé tous les quatre ans et, en 2004, il a été distribué aux services des incendies, aux services de police et aux services d'ambulance. Avec un manuel prévu pour chaque véhicule d'intervention, plus de 2 millions d'exemplaires ont été distribués dans toutes les Amériques. Ce manuel est également accessible à d'autres pays et il a été traduit dans 17 langues différentes. Pour d'autres précisions sur ces initiatives, notamment sur l'examen de la *Loi de 1992 sur le TMD*, visiter le site www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm.

SÛRETÉ DES TRANSPORTS

En 2004, on a continué de renforcer la sûreté du réseau national de transport grâce à un certain nombre d'améliorations et d'initiatives dans ce domaine. L'élément clé est la Politique de sécurité nationale. Il s'agit d'un cadre stratégique et d'un plan d'action dont le but est d'assurer que le gouvernement du Canada est prêt à faire face aux menaces actuelles et futures à la sûreté du réseau national de transport. Grâce à cette politique nationale, le gouvernement du Canada a confirmé son engagement d'assurer une société sûre et sans danger et de s'acquitter de ses obligations internationales. La Politique de sécurité nationale contient trois réalisations qui ont un rapport avec les transports : un plan en six points de sûreté maritime; le renforcement de la sûreté aérienne, notamment du fret aérien; et l'amélioration et l'élargissement du contrôle des antécédents de sûreté des travailleurs des transports.

Grâce à la Politique de sécurité nationale et à un certain nombre de programmes et d'activités menés par Transports Canada, la confiance du public dans la sûreté des transports a augmenté dans tous les modes. Les résultats de récents sondages d'opinion sont présentés ci-dessous, suivis d'un aperçu des principales initiatives prises par mode pour la sûreté des transports.

CONFIANCE DU PUBLIC

Depuis le 11 septembre 2001, la confiance du public dans la sûreté des transports au Canada, en particulier dans la sûreté aérienne, a augmenté :

- la grande majorité des Canadiens (61 %) estiment que la sécurité et la sûreté du transport aérien sont « élevées »;[2]
- la proportion de Canadiens qui croient qu'il y a suffisamment de procédures de sûreté en place pour protéger le public voyageur, même si ces dernières ne sont pas visibles nécessairement, a augmenté de 5 % par rapport à 2002 pour atteindre 71. Un sondage récent suggère que cette proportion se serait encore accrue pour atteindre 76 %;[3]
- le nombre de gens prenant l'avion qui estiment que le contrôle des passagers est « très rigoureux » a progressé de 34 % en 2002 à 43 % en 2004 (voir figure 4-5);[4]
- près de la moitié des Canadiens (53 %) conviennent que le gouvernement fédéral a fait tout ce qu'il était raisonnablement possible de faire pour assurer la sécurité du transport aérien au Canada;[5]
- la majorité des Canadiens (77 %) font au moins modérément confiance au gouvernement fédéral pour prévenir les attaques terroristes contre les aéroports canadiens.[6]

FIGURE 4-4 : CONFIANCE DANS LA SÛRETÉ EN VUE DE PROTÉGER LES VOYAGEURS AÉRIENS

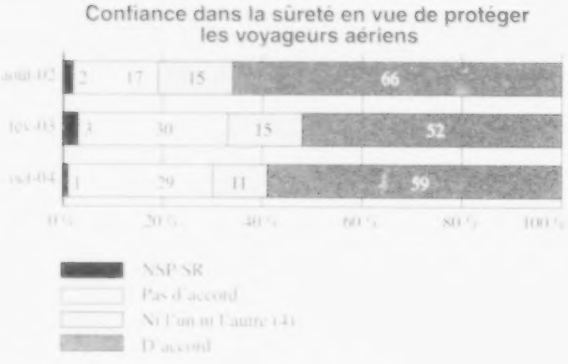
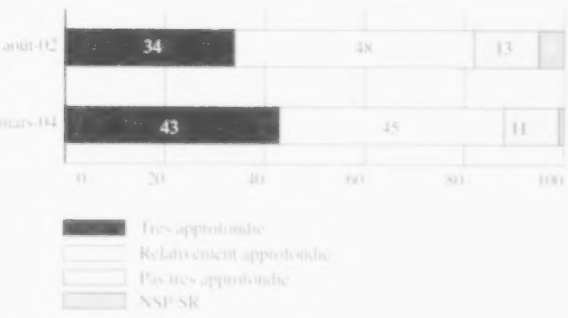


FIGURE 4-5 : CONTRÔLE DES PASSAGERS



SÛRETÉ AÉRIENNE

En 2004, Transports Canada a continué de renforcer la sûreté aérienne, moyennant la collaboration d'autres ministères fédéraux, d'autres pays et organisations internationales, des intervenants de l'industrie et des représentants syndicaux.

Parmi les initiatives importantes prises en 2004 :

- amendements à la législation et à la réglementation;
- programmes comme le Programme de contribution au renforcement de la sécurité cabine et le Programme d'autorisations de sécurité en matière de transport aérien;

2 Rethinking Government 2004 – Wave 4 Report, EKOS Research Associates (February 2005)
3 Perceptions of Air Travel Safety and Security in Canada, Wave III, EKOS Research Associates (March 2004)
4 Perceptions of Air Travel Safety and Security in Canada, Wave III, EKOS Research Associates (March 2004)
5 Public Security Monitor 2004 – Wave 5: Looming Challenges – Privacy, Risk, and Canada-U.S. Relations, EKOS Research Associates (October 2004)
6 Public Security Monitor 2004 – Wave 5: Looming Challenges – Privacy, Risk, and Canada-U.S. Relations, EKOS Research Associates (October 2004)

SÛRETÉ DES TRANSPORTS

En 2004, on a continué de renforcer la sûreté du réseau national de transport grâce à un certain nombre d'améliorations et d'initiatives dans ce domaine. L'élément clé est la Politique de sécurité nationale. Il s'agit d'un cadre stratégique et d'un plan d'action dont le but est d'assurer que le gouvernement du Canada est prêt à faire face aux menaces actuelles et futures à la sûreté du réseau national de transport. Grâce à cette politique nationale, le gouvernement du Canada a confirmé son engagement d'assurer une société sûre et sans danger et de s'acquitter de ses obligations internationales. La Politique de sécurité nationale contient trois réalisations qui ont un rapport avec les transports : un plan en six points de sûreté maritime; le renforcement de la sûreté aérienne, notamment du fret aérien; et l'amélioration et l'élargissement du contrôle des antécédents de sûreté des travailleurs des transports.

Grâce à la Politique de sécurité nationale et à un certain nombre de programmes et d'activités menés par Transports Canada, la confiance du public dans la sûreté des transports a augmenté dans tous les modes. Les résultats de récents sondages d'opinion sont présentés ci-dessous, suivis d'un aperçu des principales initiatives prises par mode pour la sûreté des transports.

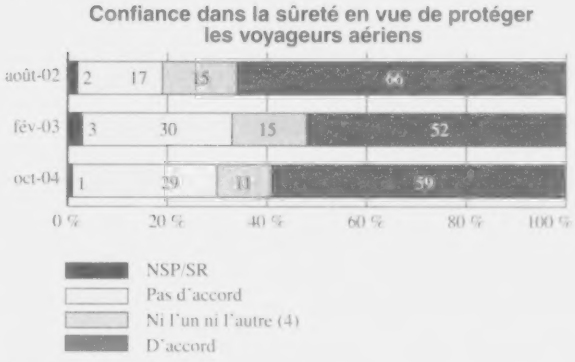
CONFIANCE DU PUBLIC

Depuis le 11 septembre 2001, la confiance du public dans la sûreté des transports au Canada, en particulier dans la sûreté aérienne, a augmenté :

- la grande majorité des Canadiens (61 %) estiment que la sécurité et la sûreté du transport aérien sont « élevées ».[2]
- la proportion de Canadiens qui croient qu'il y a suffisamment de procédures de sûreté en place pour protéger le public voyageur, même si ces dernières ne sont pas visibles nécessairement, a augmenté de 5 % par rapport à 2002 pour atteindre 71. Un sondage récent suggère que cette proportion se serait encoure accrue pour atteindre 76 %.[3]
- le nombre de gens prenant l'avion qui estiment que le contrôle des passagers est « très rigoureux » a progressé de 34 % en 2002 à 43 % en 2004 (voir figure 4-5).[4]
- près de la moitié des Canadiens (53 %) conviennent que le gouvernement fédéral a fait tout ce qu'il était raisonnablement possible de faire pour assurer la sécurité du transport aérien au Canada.[5]
- la majorité des Canadiens (77 %) font au moins modérément confiance au gouvernement fédéral pour prévenir les attaques terroristes contre les aéroports canadiens.[6]

FIGURE 4-4 : CONFIANCE DANS LA SÛRETÉ EN VUE DE PROTÉGER LES VOYAGEURS AÉRIENS

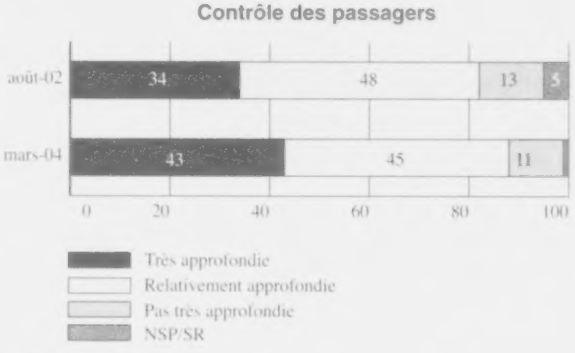
« Même si je ne peux les déceler à l'œil nu, je suis convaincu qu'il y a suffisamment de mesures de sûreté en place pour protéger les voyageurs aériens. »



Note : Marge d'erreur : ±3,1 %.
Source : EKOS Research Associates Inc.

FIGURE 4-5 : CONTRÔLE DES PASSAGERS

« Si vous réfléchissez à la dernière fois où vous avez pris l'avion, comment évaluez-vous la rigueur du contrôle des passagers? Diriez-vous qu'elle était ... ? »



Note : Marge d'erreur : ±3,1 %.
Source : EKOS Research Associates Inc.

SÛRETÉ AÉRIENNE

En 2004, Transports Canada a continué de renforcer la sûreté aérienne, moyennant la collaboration d'autres ministères fédéraux, d'autres pays et organisations internationales, des intervenants de l'industrie et des représentants syndicaux.

Parmi les initiatives importantes prises en 2004 :

- amendements à la législation et à la réglementation;
- programmes comme le Programme de contribution au renforcement de la sécurité cabine et le Programme d'autorisations de sécurité en matière de transport aérien;

2 Rethinking Government 2004 – Wave 4 Report, EKOS Research Associates (February 2005).
3 Perceptions of Air Travel Safety and Security in Canada: Wave III, EKOS Research Associates (March 2004).
4 Perceptions of Air Travel Safety and Security in Canada: Wave III, EKOS Research Associates (March 2004).
5 Public Security Monitor 2004 – Wave 5: Looming Challenges – Privacy, Risk, and Canada-U.S. Relations, EKOS Research Associates (October 2004).
6 Public Security Monitor 2004 – Wave 5: Looming Challenges – Privacy, Risk, and Canada-U.S. Relations, EKOS Research Associates (October 2004).

- campagnes de sensibilisation du public et des intervenants et séances de formation des intervenants;
- initiatives internationales.

Amendements à la législation et à la réglementation

Pour rendre encore plus rigoureuses les normes de sûreté déjà en place, Transports Canada a adopté de nouvelles lois et règlements.

Parmi les principaux développements législatifs, il faut mentionner la *Loi sur la sécurité publique*, comportant une modification à la *Loi sur l'aéronautique*, laquelle a reçu la sanction royale le 6 mai. Cette loi a pour but de renforcer la sûreté aérienne en augmentant la capacité du Canada à empêcher les attaques terroristes, à protéger les citoyens et à intervenir rapidement en cas de menace. La Loi clarifie et raffermit les pouvoirs existants d'établissement des règlements au sujet de la sûreté aérienne. Par exemple, elle confère aux ministères du gouvernement le droit d'exiger des renseignements sur les passagers pour empêcher ceux qui constituent une menace à la sûreté des transports d'embarquer dans un avion.

Un certain nombre de règlements ont également été modifiés ou adoptés en 2004 :

- l'élaboration d'un cadre réglementaire pour un nouveau programme de contrôle des aéroports qui vise les non-passagers. Le nouveau programme de contrôle est administré par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). En vertu de ce programme, les non-passagers (comme les employés des compagnies aériennes et des aéroports, les ravitailleurs en carburant, les équipages de conduite, les traiteurs, les préposés à l'entretien des aéronefs, le personnel d'entretien et les manutentionnaires au sol) peuvent faire l'objet de contrôles aléatoires lorsqu'ils pénètrent dans des zones réglementées dans les grands aéroports.
- amendements du Règlement sur la désignation des aérodromes de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. En vertu des amendements, les contrôles de sûreté auxquels procède l'ACSTA sont étendus à l'aéroport international de Mont-Tremblant au Québec et à l'aéroport régional de Red Deer en Alberta. Les contrôles de sûreté à l'aéroport international de Mont-Tremblant ouvrent de nouvelles perspectives touristiques en autorisant les vols directs en provenance des marchés américains non exploités. Les contrôles de sûreté à l'aéroport régional de Red Deer offrent à cette communauté en plein essor et à ses visiteurs de nouvelles possibilités de se rendre dans des centres métropolitains nationaux et internationaux.
- élaboration de nouvelles prescriptions régissant l'installation et l'exploitation d'équipements de détection d'explosifs de pointe aux aéroports.
- conception et mise en place de mesures de sûreté dans des endroits spéciaux. Il s'agit de règlements dont le but est d'atténuer les risques de sûreté qui se rattachent aux nouvelles routes ouvertes entre le Canada et certaines destinations internationales. Transports Canada a lancé cette initiative avec le concours d'autres ministères gouvernementaux.
- essais opérationnels de différents modèles de police. Cette mesure est issue d'une évaluation en 2003 des besoins de police de sûreté aérienne en vertu desquels Transports Canada imposera des exigences renforcées dans d'autres aéroports, en utilisant une stratégie axée sur les risques. Transports Canada a jeté les fondations de ces essais qui, parallèlement aux consultations tenues avec les intervenants, contribueront à façonner ces exigences renforcées.
- amendements aux règlements de sûreté qui couvrent la formation des équipages de conduite. Ces nouvelles normes de formation sur la sûreté aérienne ont été conçues pour identifier et tenir compte des menaces à bord comme la présence de pirates et les menaces de bombe , et soulignent les procédures à suivre lors de la présence d'agents de protection à bord des aéronefs.

Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine (PCASC)

À la suite des événements du 11 septembre 2001, on a adopté de nouveaux règlements en vue de renforcer les portes d'accès au poste de pilotage à bord des avions immatriculés au Canada afin de mieux protéger les équipages de conduite et les passagers aériens du Canada. Les portes renforcées empêcheront les entrées par effraction dans le poste de pilotage par d'éventuels pirates et augmenteront la confiance du public dans le système d'aviation civile du Canada. Le Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine de Transports Canada a accordé une aide financière aux exploitants canadiens pour qu'ils puissent modifier leurs avions afin de se conformer au règlement. Vingt-huit exploitants et 486 avions affectés au transport des passagers et du fret étaient admissibles au programme. Ce programme a officiellement pris fin le 31 mars 2004.

Programme d'autorisations de sécurité en matière de transport aérien

En 2004, Transports Canada a poursuivi la mise en place du Programme d'autorisations de sécurité en matière de transport aérien dont l'objectif est d'atténuer le risque que des personnes non autorisées ne pénètrent dans les zones réglementées d'un aéroport. Ce programme utilise le Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada pour moderniser et accélérer les délais de traitement des demandes d'autorisation de sécurité dans le domaine du transport aérien, contribuant ainsi à rendre la sûreté des aéroports plus efficace et rentable. Transports Canada a remporté le prix (médaille

d'or) de l'Exposition 2004 sur la technologie dans l'administration gouvernementale (GTEC) au titre de cette initiative dans la catégorie Excellence en gestion de l'information dans la fonction publique. De plus, Transports Canada s'est classé parmi les semi-finalistes pour le prix Webber Seavey, qui est coparrainé par l'Association internationale des chefs de police et Motorola. Il s'agit du prix le plus prestigieux dans le milieu international de la police qui est décerné chaque année aux organismes d'application de la loi dans le monde entier pour sanctionner les efforts de lutte contre le terrorisme et le dévouement à la qualité de vie dans les collectivités locales.

Campagnes de sensibilisation et formation des intervenants

Transports Canada a mené un certain nombre de campagnes de sensibilisation en 2004 à l'intention des employés des aéroports et des transporteurs aériens. Ces campagnes ont été organisées avec le concours du Comité consultatif canadien de sensibilisation à la sûreté aérienne (CCCSSA), lequel comprend Transports Canada, l'ACSTA, le Conseil des aéroports du Canada (CAC), l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) et NAV CANADA.

L'une des principales campagnes de sensibilisation en 2004 a été la Campagne de sensibilisation à la sûreté du fret aérien. Dans le cadre de cette campagne, Transports Canada a distribué :

- 60 000 brochures aux employés des transporteurs aériens et 20 000 affiches aux transporteurs aériens, qui avaient pour titre « Assurons notre avenir ensemble »;
- 6 000 affiches de sensibilisation à la sûreté aux transporteurs aériens et aux transitaires, qui avaient pour titre : « Signalez toute activité suspecte. »

En 2004, Transports Canada a également conçu un programme de formation sur la sûreté du fret aérien qui s'adresse aux manutentionnaires de fret aérien et aux représentants des transporteurs aériens. Conçu par le truchement d'un groupe de travail conjoint comptant des représentants de l'industrie, le programme a été fort bien accueilli par l'industrie du fret aérien et les associations de l'industrie.

La phase I du projet de formation sur la sûreté des transporteurs aériens a été complété en 2004 et a compris des mesures accrus lier aux exigences en matière de sûreté du transport aérien pour le personnel de bord, pour les autres membres du personnel qui ont à faire des tâches à bord des avions, les conteneurs pour la nourriture, et les items vendus lors des envolées. En même temps, et en consultations avec l'industrie, Transports Canada a développé de l'information permettant d'aider les transporteurs aériens dans le développement de leurs procédures de sûreté et de leurs programmes de formation pour les membres d'équipage.

Initiatives internationales

Transports Canada collabore avec un certain nombre de pays et d'organismes internationaux pour renforcer la sûreté aérienne et harmoniser les normes canadiennes et internationales. En 2004, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec des organismes internationaux comme le G8, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ainsi que le Department of Homeland Security et le Department of Transportation des États-Unis.

Au nombre des grandes initiatives internationales, mentionnons :

- Initiative pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI). Cette initiative a été approuvée par les pays membres du G8 en juin 2004. Son objectif est de prévenir les menaces, de réduire les coûts et d'aider à assurer le transport sûr et efficace des passagers et du fret, ce qui profite au commerce international tout en renforçant la sûreté. Outre la SAFTI, on a constitué un réseau de points de contact dans le domaine de l'aviation ouvert 24 heures par jour, 7 jours par semaine, pour faire face aux menaces imminentes, et l'on a préparé des méthodes pour évaluer la vulnérabilité des aéroports du G8 à la menace des systèmes portatifs de défense antiaérienne (SPDAA).
- Programme de vérification universel de la sûreté (USAP) de l'OACI. Ce programme est conçu pour promouvoir la sûreté aérienne dans le monde entier en évaluant et en aidant les 188 États membres à remédier aux carences de sûreté. Transports Canada copréside cette initiative et a même détaché des inspecteurs pour l'appuyer. En raison de son expertise reconnue, Transports Canada forme également des inspecteurs dans le monde entier qui font partie des équipes d'inspection. Ces équipes d'inspection contribuent à dépister les carences éventuelles dans les systèmes de surveillance de la sûreté des pays membres et formulent des recommandations pour y remédier.
- Participation de Transports Canada et présidence du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI et de la 15e assemblée du Groupe spécial de spécialistes de la détection d'explosifs. Transports Canada a également pris une part active aux travaux du Groupe de travail technique de la CEAC sur la sûreté de l'aviation. La participation à de telles initiatives vise à renforcer le potentiel de détection des explosifs et à harmoniser les normes canadiennes et internationales.
- Poursuite de la collaboration avec le Department of Homeland Security et le Department of Transportation des États-Unis. Les objectifs de cette collaboration sont de gérer ensemble les questions de sûreté aérienne et d'harmoniser les exigences réglementaires. Transports Canada a également poursuivi ses travaux en vue de parvenir à un accord bilatéral contre le terrorisme avec le Department of Homeland Security des États-Unis.

SÛRETÉ MARITIME

Tout au long de 2004, Transports Canada a réalisé d'importants progrès dans le renforcement de la sûreté maritime.

Afin d'assurer l'entrée en vigueur du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) au Canada et de lui permettre de s'acquitter de ses obligations internationales, Transports Canada a élaboré le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM) de concert avec le secteur maritime canadien. Le RSTM est entré en vigueur le 1er juillet 2004.

Le règlement canadien s'applique aux navires et aux installations portuaires visés par le code ISPS (certains navires d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus qui se livrent au commerce international et les installations portuaires qui les desservent) de même qu'à certains navires canadiens d'une jauge brute qui varie de 100 à 499 tonneaux qui se livrent à des voyages internationaux ou à des échanges commerciaux sur les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

À ce jour, tous les navires battant pavillon canadien et les installations portuaires canadiennes se sont vu délivrer des certificats de conformité. Toutes les installations conformes figurent désormais sur les listes du site Web de l'Organisation maritime internationale (OMI) et du site Web de la Sûreté maritime de Transports Canada.

Des Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) ont été créés le long des côtes Est et Ouest (c.-à-d. à Halifax [Nouvelle-Écosse] et à Victoria [Colombie-Britannique]). Les COSM ciblent activement les navires pour s'assurer qu'ils sont conformes au code ISPS et aider d'autres ministères gouvernementaux à se sensibiliser au domaine maritime. Ces centres sont gérés par le ministère de la Défense nationale avec l'appui de Transports Canada.

Grâce à l'adoption de la *Loi sur la sécurité publique*, le gouvernement du Canada a pu annoncer un Programme de contribution à la sûreté maritime de 115 millions $ dont le but est d'aider les ports et les installations portuaires à renforcer leurs mesures de sûreté pour se conformer au code ISPS. Au cours des trois prochaines années, le programme financera des projets dans le cadre d'initiatives comme l'achat d'équipements de surveillance, notamment de caméras et de systèmes de télévision en circuit fermé; la modernisation des installations portuaires et de la sûreté de leur périmètre et des contrôles d'accès, comme des clôtures, des barrières, des panneaux de signalisation et des dispositifs d'éclairage; et d'autres renforcements de la sûreté portuaire comme des gardes de sécurité et des ententes conclues avec les services de police locaux.

Transports Canada a également amorcé des consultations sur le Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes. Ce programme a pour but de prévenir les actes d'intervention illicite dans le réseau de transport maritime en exigeant une vérification des antécédents des travailleurs portuaires qui doivent pouvoir pénétrer dans certaines zones réglementées ou qui occupent certains postes désignés dans des installations maritimes. Ce programme s'inspirera du Programme canadien de vérification des antécédents des employés d'aéroport adopté en octobre 1985. On s'attend à ce que ce programme soit en place le plus tôt possible en 2005.

Pour d'autres renseignements sur la façon dont Transports Canada s'évertue à renforcer la sûreté maritime au Canada, nous vous invitons à visiter le site http://tcinfo/vigilance/en/security_emergency_preparedness/marine/menu.htm.

SÛRETÉ DES TRANSPORTS DE SURFACE

SÛRETÉ FERROVIAIRE

À l'issue des attentats perpétrés en mars 2004 contre des trains de banlieue à Madrid en Espagne, Transports Canada a redoublé d'efforts au sujet de la sûreté ferroviaire. Avec le concours de l'Association des chemins de fer du Canada, le Ministère s'est lancé dans un examen détaillé de la sûreté ferroviaire et du régime d'autoréglementation en vigueur. Il a également organisé des téléconférences nationales avec les responsables fédéraux de la sûreté ferroviaire de même que des principaux réseaux de transports en commun, qui ne sont pas de compétence fédérale. Lors de ces téléconférences, le Ministère a prôné des pratiques exemplaires et l'échange d'expériences d'apprentissage au sujet des programmes de sûreté. De plus, un Forum sur le renseignement ferroviaire a été organisé avec le CN, le CP et VIA Rail pour discuter des préoccupations en matière de sûreté.

Transports Canada a également collaboré avec la Transportation Security Administration des États-Unis pour renforcer la sûreté ferroviaire en échangeant des renseignements sur les nouveaux programmes de sûreté et sur différents types de technologies en cours de déploiement.

SÛRETÉ DES MARCHANDISES INTERMODALES

La sûreté des marchandises conteneurisées qui font l'objet d'un transport intermodal et international est en voie de devenir une importante préoccupation internationale pour la sûreté des transports. Tout porte à croire que cette inquiétude persistera et le Canada doit donc jouer le rôle qui lui revient pour assurer la sûreté de ce paramètre du réseau national de transport.

En 2004, Transports Canada, Sécurité publique et Protection civile Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada ont poursuivi leur collaboration avec les provinces de Québec et de Nouvelle-Écosse et des membres d'un groupe de travail américain pour concevoir un projet canado-américain sur la sûreté des

marchandises. Ce projet fera appel à la technologie pour suivre le transport des conteneurs de marchandises et déceler les atteintes à la sécurité des conteneurs en circulation dans le réseau de transport.

Protection des infrastructures essentielles et protection civile

Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles (PNFIE)

Le Canada et les Canadiens dépendent d'un réseau d'infrastructures matérielles et informatiques qui assurent des services essentiels dans les domaines de l'énergie, des transports et des communications, ainsi que de la sécurité, des finances, de la santé et des interventions d'urgence. Ces infrastructures, que l'on appelle collectivement infrastructures essentielles ou IE, sont indispensables à la santé, la sécurité, la sûreté et au bien-être économique des Canadiens, de même qu'au fonctionnement en douceur des pouvoirs publics. En vertu du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, Transports Canada et 11 autres ministères du gouvernement fédéral s'évertuent :

- à offrir un système national efficace de gestion des urgences;
- à renforcer la protection et la capacité de survie des infrastructures essentielles;
- à réduire les pertes de vie et les dommages matériels résultant des catastrophes, accidents ou actes intentionnels.

Le rôle de Transports Canada est d'aider à protéger les installations, les services, les actifs et les renseignements clés du Canada dans le domaine des transports. En 2004, Transports Canada a continué de contribuer aux activités relatives aux infrastructures essentielles par des séances de sensibilisation menées auprès des intervenants et d'autres provinces. Le Ministère a collaboré avec le Nouveau-Brunswick à un parrainage fédéral-provincial visant à concevoir un programme de fiabilité des infrastructures essentielles susceptible d'être utilisé par d'autres provinces. Le Ministère a collaboré à l'évaluation des menaces, des risques et de la vulnérabilité qui pèsent sur les infrastructures intersectorielles pour déterminer les occasions binationales communes de recherche et développement grâce à des ateliers organisés au Canada et aux États-Unis.

Activités de protection civile

Les responsabilités et les rôles législatifs de Transports Canada dans le domaine de la protection civile englobent sa participation aux activités de l'OTAN. En tant que délégué canadien, Transports Canada a mis à contribution son expertise technique lors des réunions des conseils et des comités de planification en 2004. L'un des principaux dossiers a été l'harmonisation des régimes d'assurance contre les risques de guerre aérienne et maritime entre les États membres de l'OTAN. Les dossiers et les recommandations qu'étudie le Haut Comité pour l'étude des plans d'urgence dans le domaine civil sont souvent ceux qui ont bénéficié des contributions des représentants de Transports Canada au niveau des conseils et des comités de planification.

Transports Canada appuie également d'autres ministères gouvernementaux dans le cadre d'initiatives de protection civile, comme la Stratégie de préparation face à une pandémie de grippe. Même si cette initiative est pilotée par l'Agence de santé publique du Canada (ASPC), Transports Canada a pris l'engagement d'assumer des fonctions de soutien pour venir en aide à l'ASPC en cas d'épidémie. Au début de 2004, l'ASPC a publié le Plan canadien de lutte contre la pandémie d'influenza, conçu avec la collaboration des provinces et des territoires. Ce plan établit la façon dont le Canada doit se préparer à une pandémie de grippe et y réagir. Il établit un cadre qui oriente les mesures à tous les échelons du gouvernement et comporte un plan d'intervention d'urgence de même que des directives et des listes de contrôle pour aider toutes les administrations dans leurs préparatifs d'urgence.

Transport des marchandises dangereuses

Transports Canada a entamé la mise en œuvre de l'Initiative d'intervention chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN) pour le transport des marchandises dangereuses en 2002. Le but de cette initiative est d'avoir accès à des équipes d'intervention d'urgence qualifiées du secteur industriel qui, lorsque les pouvoirs publics le leur demandent, sont capables d'aider les secouristes à manipuler les produits dangereux utilisés comme agents CBRN dans les attaques terroristes perpétrées au Canada.

Ce programme repose sur le réseau d'intervenants existants qui a été constitué au fil des ans aux termes des prescriptions du Plan d'aide aux interventions d'urgence de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. Ces intervenants viennent systématiquement en aide aux intervenants pour la manipulation des produits dangereux mis en cause dans les accidents des transports et sont par conséquent parfaitement qualifiés et équipés.

En 2004, Transports Canada a organisé des séances de sensibilisation de deux jours au CBRN à l'intention des intervenants de l'industrie à Halifax, Toronto, Edmonton, Montréal et Vancouver. Parmi les sujets abordés, il y avait les matières chimiques, biologiques et radiologiques ainsi qu'un aperçu et une reconnaissance des incidents CBRN, la présence sur les lieux d'un incident et les responsabilités et rôles respectifs des intervenants et des autorités en charge sur les lieux.

Transports Canada a continué de nouer des rapports avec divers grands ministères fédéraux et certains ministères provinciaux pour établir des liens et (ou) des partenariats afin d'assurer la mise en œuvre fructueuse du projet d'intervention CBRN.

LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT 5

Les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre provenant du transport de marchandises se sont accrus, cependant, les émissions ont crû à un taux inférieur à la hausse du niveau d'activités.

APERÇU

Bien que le transport apporte de nombreux avantages économiques et sociaux, le transport des personnes et des marchandises peut avoir des conséquences environnementales importantes, qui elles-mêmes ont des répercussions économiques et sociales. Le transport durable a pour objectif de faire en sorte que les facteurs d'ordre environnemental, social et économique sont pris en considération dans le processus décisionnel touchant les transports. Les effets environnementaux du transport sont notamment la pollution atmosphérique, la pollution de l'eau, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la perte des terres agricoles et de l'habitat faunique. Un grand nombre d'activités de transport contribuent à ces pressions, notamment la construction et le financement de l'infrastructure; l'exploitation des aéroports et des ports; l'exploitation et l'entretien du réseau routier; la production, l'utilisation, l'entretien et la mise au rebut des véhicules; et l'approvisionnement en énergie et carburant.

Les différents secteurs qui constituent le réseau de transport du Canada relèvent de la compétence des trois ordres de gouvernement. Le gouvernement fédéral a compétence dans la plupart des transports internationaux et interprovinciaux, alors que les gouvernements provinciaux sont responsables du transport intraprovincial. Les municipalités régissent généralement les réseaux de transport urbain. La coordination de ces différents ordres est effectuée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

LE RÔLE DE TRANSPORTS CANADA

Le mandat de Transports Canada est de fournir le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens – un réseau qui est sûr, sécuritaire, efficient, abordable, intégré et respectueux de l'environnement. Le ministre des Transports a le pouvoir d'avoir une incidence sur les questions environnementales par l'entremise de diverses lois, y compris la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. En s'acquittant de son mandat, Transports Canada travaille avec d'autres ministères fédéraux afin de promouvoir le transport durable. De manière significative, il collabore avec Ressources naturelles Canada à la promotion de la production et de l'utilisation de carburants de remplacement et à l'introduction de technologies visant la réduction de la consommation de carburant. Les émissions atmosphériques des secteurs hors route et sur route sont réglementées par Environnement Canada.

Afin de donner l'exemple et de réduire ses propres incidences sur l'environnement, Transports Canada a intégré de plus en plus des considérations environnementales dans sa planification et sa prise de décisions quotidiennes. Afin d'atteindre cet objectif, Transports Canada a adopté un système de gestion de l'environnement, ou SGE, une méthode qui a été utilisée par les gouvernements et les entreprises privées partout dans le monde afin d'assurer des pratiques respectueuses de l'environnement et de minimaliser la responsabilité.

LES TENDANCES ENVIRONNEMENTALES ET LES TRANSPORTS

Les transports sont un contributeur important à l'économie du Canada. Les avantages des réseaux de transport devraient être évalués à la lumière de leurs incidences sur l'environnement. Une incidence évidente, par exemple, découle de l'utilisation de l'énergie pour propulser nos véhicules, sur la terre, sur l'eau ou dans l'air. Le défi est de réduire l'incidence sur l'environnement reliée aux transports sans renoncer aux objectifs de mobilité et d'accès que les réseaux de transport permettent.

Cette section illustrera les plus récentes tendances dans le domaine des émissions de GES et des principaux contaminants atmosphériques (PCA) reliés aux transports. Elle démontrera que malgré la croissance des services de transport, des améliorations ont eu lieu dans des secteurs particuliers alors qu'il reste encore des défis dans d'autres.

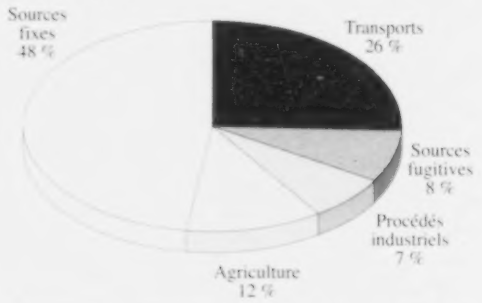
LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Les changements climatiques sont un défi important pour les transports, comme c'est le cas pour tous les autres secteurs de l'économie canadienne. Les changements climatiques sont causés par l'augmentation des émissions de GES, ce qui pourrait modifier de manière significative la météo et les régimes climatiques partout dans le monde, ce qui augmente la fréquence des événements de temps violent et augmente le risque de conditions météorologiques désastreuses. Toutefois, les tentatives de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports doivent reconnaître que le transport est une demande dérivée et que la mobilité apporte une contribution importante à l'économie canadienne.

Le total des émissions canadiennes de GES en 2002 était de 731 mégatonnes (Mt), une augmentation de 2,1 % par rapport à 2001. La figure 5-1 démontre que la composante des transports du total des émissions était de 26 %, ou 190 Mt. Il s'agit d'une légère augmentation par rapport au niveau de 2001 de 187 Mt (aussi 26 % du total des émissions). Les émissions sur route représentaient 72 % du total des émissions des transports, les émissions reliées au transport aérien intérieur représentaient 7 % et les domaines ferroviaire et maritime intérieur représentaient chacun 3 %. Le reste des émissions reliées aux transports, hors route et pipelines, représentaient un total combiné de 15 % du total des émissions de GES en 2002.

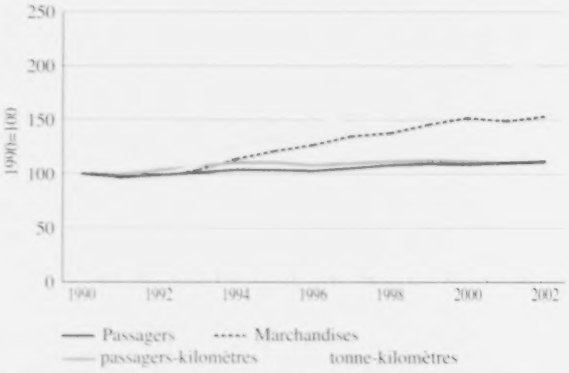
La figure 5-2 démontre les tendances entre 1990 et 2002 pour les émissions de GES sur route et les niveaux d'activités des secteurs du transport des passagers et des marchandises (les niveaux de 1990 sont indexés à 100). Les émissions des déplacements des passagers sur route ont augmenté d'environ 12 % au cours de cette période, de 69 à 77 Mt. Les niveaux d'activité mesurés en passagers-kilomètres ont augmenté du même montant et suivaient les niveaux d'émissions de GES tout au long de cette période.

FIGURE 5-1 : ÉMISSIONS TOTALES DE GES PAR SECTEUR, 2002



Source : Inventaire canadien des gaz à effet de serre, 1990-2002, Environnement Canada

FIGURE 5-2 : TENDANCES DES ÉMISSIONS DE GES ET DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT, 1990 – 2002

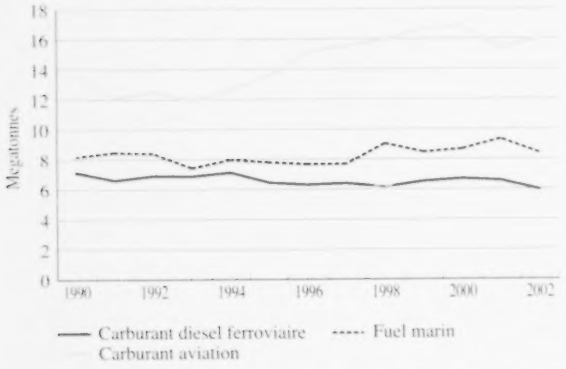


Source : Guide de données sur la consommation d'énergie : Juin 2004; Ressources Naturelles Canada, OEE

En revanche, la figure 5-2 démontre aussi que les niveaux d'émissions de GES pour le transport des marchandises sur route ont augmenté de 53 %, de 33 à 51 Mt, entre 1990 et 2002. Même si cela représente une augmentation importante des émissions de GES par rapport aux émissions du transport des passagers, cela devra être étudié dans le contexte de la grande augmentation des niveaux d'activité du transport des marchandises au cours de cette période, alors que l'activité de transport des marchandises, mesurée en tonnes-kilomètres, a plus que doublé (103 %). Cela indique que même si le transport des marchandises représente une augmentation des niveaux de GES par rapport aux déplacements des passagers, il devient aussi plus efficient en dissociant les émissions de GES des activités dans une plus large mesure que les déplacements des passagers sur route.

La figure 5-3 illustre les tendances d'émissions de GES des secteurs ferroviaire, aérien et maritime pour la période entre 1990 et 2002. Après le secteur sur route, le secteur aérien avait la plus grande part des émissions de GES du domaine des transports, avec 16 Mt en 2002. Depuis 1990, les émissions de GES de l'aviation ont augmenté de 18 %. Cette augmentation s'est produite alors que les compagnies aériennes utilisaient des aéronefs à faible consommation de carburant ainsi que des aéronefs plus gros ayant un cœfficient de remplissage plus élevé. À 8 Mt, le secteur maritime était le prochain plus grand contributeur aux émissions de GES. En général, les émissions maritimes ont été relativement constantes au cours de cette période, avec une augmentation de seulement 3 %. Le secteur ferroviaire était responsable de 6 Mt en 2002 et, contrairement aux autres secteurs, a eu une réduction d'émissions de GES depuis 1990 (réduction de 16 %). Cela est particulièrement impressionnant si l'on considère que les niveaux d'activité du transport ferroviaire des marchandises ont augmenté de 28 % depuis 1990. Tel qu'indiqué dans le rapport annuel de l'an dernier, cela pourrait s'expliquer par plusieurs facteurs, comme les améliorations technologiques apportées aux locomotives au cours de la fin des années 1990, l'adoption de nouvelles règles d'exploitation et la rationalisation des parcs du Canadien National et du Canadien Pacifique.

FIGURE 5-3 : ÉMISSIONS DE GES DES SECTEURS FERROVIAIRE, AÉRIEN, MARITIMES ENTRE 1990 ET 2002



Source : Guide de données sur la consommation d'énergie : Juin 2004; Ressources Naturelles Canada, OEE

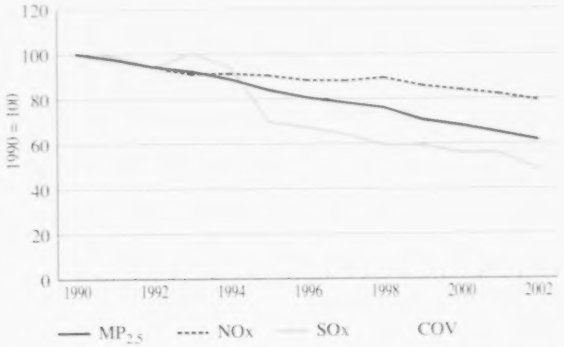
ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

Environ huit Canadiens sur dix vivent en milieu urbain. Cela, en plus des concentrations associées d'activité économique en milieu urbain, place des pressions sur l'air, la terre et l'eau. La présente section examine les tendances des polluants atmosphériques reliés aux transports.

Les émissions de polluants atmosphériques représentent des questions environnementales et de santé importantes pour les Canadiens. Ces émissions comprennent des polluants comme les oxydes d'azote (NOx) et les oxydes de soufre (SOx); des composés organiques volatiles (COV) comme les vapeurs d'essence et les solvants; et des matières particulaires (MP_{10} ou $MP_{2.5}$). Elles sont émises par une grande variété de sources, y compris le réseau de transport. L'incidence la plus visible est sans doute le smog, qui a été relié à plusieurs milliers de décès prématurés au Canada chaque année, ainsi qu'à bon nombre de problèmes de santé. Le smog est composé de deux ingrédients principaux : l'ozone troposphérique et les matières particulaires. L'ozone troposphérique est créé lorsque les NOx et les COV réagissent ensemble dans des conditions précises comme les jours calmes et ensoleillés. Les NOx, ainsi que les SOx, sont aussi des composantes des pluies acides. Les matières particulaires sont produites pendant la combustion des combustibles fossiles, y compris les véhicules automobiles, les procédés industriels et les centrales électriques. La poussière des routes revêtues et non revêtues et la construction routière, ainsi que les feux de forêt sont aussi des sources majeures de matières particulaires.

Le domaine des transports dans son ensemble représente environ 60 % des émissions totales de NOx des Canadiens, 26 % des émissions de COV, 7 % d'émissions de MP fines et 4 % des émissions de SOx. Il faudrait noter que les carburants varient considérablement quant aux émissions qu'ils engendrent. Par exemple, les moteurs diesel sur route et hors route représentent environ 75 % des émissions de $MP_{2.5}$ (l'utilisation des diesels hors route à elle seule représente 53 %) et 58 % des émissions de NOx. Les moteurs à essence, d'autre part, représentent 86 % des émissions de COV reliées au transport. La figure 5-4 illustre les tendances des émissions de $MP_{2.5}$, SOx, NOx et COV reliées aux transports (les tendances ont été indexées en donnant la valuer 100 à l'an 1990). Depuis 1990, la tendance de toutes ces émissions a été à la baisse, grâce en grande partie aux changements réglementaires introduits par le gouvernement fédéral afin de réduire l'incidence sur la santé du smog et les incidences des pluies acides.

FIGURE 5-4 : ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES DU SECTEUR DES TRANSPORTS, 1990 – 2002



Source : Environnement Canada – 2000 Inventaire des principaux contaminants atmosphériques

La congestion touche l'environnement en raison du temps supplémentaire nécessaire pour la navette quotidienne ou pour le transport des marchandises et l'augmentation du temps passé à faire tourner au ralenti le moteur des véhicules dans des zones très congestionnées. Les conséquences comprennent l'augmentation des coûts environnementaux, sociaux et économiques, comme la perte de travail rémunéré, le temps et la productivité perdus, le gaspillage de carburant, l'augmentation des émissions de GES, de la pollution de l'air et par le bruit et l'augmentation du stress. Le Canada dépend énormément des exportations et des importations, surtout à destination et en provenance des États-Unis. Ce déplacement de marchandises et de gens requiert des débits de circulation fiables et rapides aux points frontaliers, ainsi que le déplacement efficient sur nos routes, dans nos cours de triage, aéroports et ports. Les coûts de la congestion ont été estimés à des milliards de dollars annuellement pour l'économie canadienne.

La conception des zones urbaines à faible densité peut avoir une incidence sur l'environnement en raison de l'augmentation des besoins en infrastructure, y compris les investissements dans les routes. Les avantages pour les Canadiens d'un tel développement peuvent inclure des coûts de logement moins élevés et un meilleur accès aux espaces verts. Toutefois, ce qu'on appelle « l'étalement des villes » signifie aussi un temps de navette plus long, ainsi que l'augmentation associée des émissions dangereuses.

Initiatives fédérales

Les ministères du gouvernement fédéral ont introduit bon nombre de nouvelles initiatives en 2004, dont plusieurs se concentrent sur les zones de transport urbain du Canada. Ces initiatives ciblaient le transport des passagers et des marchandises, ainsi que d'autres modes de transport comme le transport aérien et maritime. Ces initiatives sont soulignées ci-dessous.

Le Défi d'une tonne

Lancé le 26 mars 2004, le Défi d'une tonne est une campagne de marketing social de trois ans et de 45 millions $ qui fournit aux Canadiens de l'information et des outils afin de les aider à prendre des mesures pour réduire leurs propres émissions de GES d'une tonne – à la maison, au bureau et lors de voyages. Les initiatives complémentaires dans le cadre du programme comprennent les partenariats avec différents groupes et différentes communautés comme les enseignants et la jeunesse pour sensibiliser les gens au Défi et amener les Canadiens à prendre des mesures. Une campagne publicitaire dans les médias imprimés et à la télévision de 8 millions $ a été lancée en décembre 2004.

Annonce de l'Autoroute de l'hydrogène

L'un des jalons importants de l'initiative de 215 millions $ pour stimuler le développement et la commercialisation de l'hydrogène et de la technologie des piles à combustible, fut l'annonce par le gouvernement fédéral du développement de l'Autoroute de l'hydrogène du Canada le 1er avril 2004. Destinée à être mise en œuvre complètement avant les Jeux olympiques de 2010 à Whistler, l'Autoroute de l'hydrogène attirera l'attention internationale et sera une occasion de présenter le transport durable. Cette initiative vise la création d'une autoroute avec une infrastructure de ravitaillement en hydrogène qui permettra aux visiteurs de voyager entre l'aéroport de Vancouver et Whistler au moyen de véhicules à piles à combustible pour les Olympiques 2010.

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le 16 février 2004, Transports Canada a déposé sa troisième Stratégie de développement durable devant le Parlement. La stratégie énonce sept défis stratégiques et 32 engagements particuliers liés à des actions prévues au cours des trois prochaines années (2004-2006). En 2004, Transports Canada a terminé la Stratégie de développement durable 2001-2003 et a débuté la mise en œuvre de la stratégie 2004-2006. Le Ministère fait rapport annuellement de ses progrès dans le cadre du Rapport ministériel sur le rendement et dans le Rapport d'étape de la Stratégie de développement durable. Les deux sont disponibles en ligne aux adresses suivantes : www.tc.gc.ca/publications/fr/menu.htm et www.tc.gc.ca/SDS.

La Stratégie de développement durable de Transports Canada démontre l'engagement à long terme du Ministère à travailler avec ses partenaires afin de réaliser le transport durable au Canada.

Initiatives urbaines

Programme de démonstration en transport urbain

Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) est une initiative de 40 millions $ dont le but est de démontrer et d'évaluer les effets de stratégies intégrées visant à réduire les émissions de GES du secteur des transports urbains. Le programme évalue les effets de ces stratégies sur les émissions de GES, ainsi que sur d'autres défis urbains comme la pollution atmosphérique, la congestion, le modèle urbain et l'utilisation des terres, les coûts de fonctionnement et l'augmentation des transports actifs (p. ex. le cyclisme et la marche). L'information sur le transport urbain durable provenant des démonstrations et des autres sources est diffusée au moyen d'activités d'apprentissage, de l'Internet, des communications et de la publication d'études de cas; des prix de transport seront distribués afin d'encourager la réplication des stratégies réussies dans l'ensemble du Canada.

En 2004, cinq municipalités ont commencé la mise en œuvre : Halifax, Waterloo, Toronto/Hamilton, Whitehorse et Vancouver. Pour plus d'information, visitez l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/menu.htm.

SUR LA ROUTE DU TRANSPORT DURABLE (SRTD)

Depuis sa création en 1999, le programme SRTD a financé 74 projets destinés à encourager des pratiques de transport durable chez les Canadiens. Le SRTD, qui devait au départ s'étendre sur trois ans et disposer d'un financement de plus d'un million de dollars, a été prolongé en 2004 jusqu'à l'exercice 2007 et il a aussi reçu 2,5 millions $ supplémentaires en raison de sa popularité.

Dix-sept nouveaux projets totalisant un montant de 714 524 $ pour lesquels un financement a été approuvé en 2004, pour un total de 40 projets courants au cours de l'année. Ces projets représentent un vaste ensemble d'initiatives, allant des véhicules en copropriété à la quantification des incidences positives du télétravail. Un examen annuel regroupait les six projets terminés, y compris le Sheltair Group's cities^{PLUS}, un plan de durabilité sur 100 ans qui a gagné le Grand Prix à la International Competition for Sustainable Urban System Design.

Transport en commun

Au cours de 2004, les gouvernements fédéral et provinciaux ont annoncé bon nombre d'investissements dans le transport en commun. Le financement pour ces projets provient du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique afin d'encourager l'augmentation de la clientèle du transport en commun, ce qui encourage un réseau de transport plus durable sur le plan environnemental.

Le Discours du Trône d'octobre 2004 affirmait l'engagement du gouvernement à revoir le nouveau pacte pour les villes et les collectivités. Une composante du nouveau pacte comprend l'allocation des revenus de la taxe fédérale sur l'essence à l'infrastructure durable sur le plan environnemental des municipalités comme le transport en commun et la remise à neuf des routes et des ponts. Pour plus d'information, veuillez consulter le chapitre 7 – Transport routier.

En 2004, Environnement Canada s'est associé avec l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) afin d'offrir un programme national de modernisation des autobus affectés au transport en commun. Ce programme permettra de moderniser jusqu'à 240 autobus urbains plus vieux et plus polluants avec des catalyseurs d'oxydation pour moteurs diesel. Cela réduira les émissions de MP de 20 %, le monoxyde de carbone de 40 % et les hydrocarbures de 50 %.

En décembre 2004, Transports Canada a commencé à aborder tous les employés fédéraux de la région de la capitale nationale pour les inciter à prendre part au programme de laisser-passer pour le transport en commun. Tous les ministères et agences vont être approchés de façon séquentielle au cours de l'année. Le programme de laisser-passer permet aux employés d'acheter leur laisser-passer pour le transport en commun à partir de retenues salariales (avec OC Transpo) et de paiements pré-authorisés (la Société de transport de l'Outaouais). Les employés participant bénéficient de réduction entre 10 et 15 % (10 % pour la STO et 15 % pour OC Transpo) et de l'avantage d'un laisser-passer annuel.

LANCEMENT D'UN OUTIL DE PLANIFICATION DU TRANSPORT DURABLE

Le 8 novembre 2004, le ministre des Transports, M. Jean Lapierre, a annoncé la publication de TransDec, un nouveau logiciel qui permettra aux organisations qui envisagent d'investir dans des projets de transport urbain d'avoir la capacité d'inclure les facteurs environnementaux dans leurs analyses coûts-avantages. Ce logiciel aidera les planificateurs du transport à prendre des décisions plus respectueuses de l'environnement en matière de transport urbain.

TransDec fournit un cadre afin d'analyser un grand ensemble d'investissements de transport en commun possibles, ainsi que le travail de remise à neuf et de maintenance. Le cadre s'applique à différents modes de transport en commun, y compris les réseaux d'autobus, le rail léger, le rail lourd, les chemins de fer de banlieue et les routes.

Les gouvernements canadiens, les commissions de transport, les universités, les organisations non gouvernementales et les entrepreneurs indépendants travaillant pour ces organisations peuvent utiliser le logiciel gratuitement. Pour plus d'information visitez l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/analyseeconomique/modele/menu.htm.

Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP)

Le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP) a pour objectif de soutenir Transports Canada dans ses efforts pour réduire les émissions de GES dans le réseau de transport. Depuis décembre 2004, le PVTP a évalué le rendement du carburant, les émissions et le rendement sécuritaire de 94 véhicules. Cela comprend la voiture Smart de Mercedes-Benz, qui a été introduite sur le marché canadien le 4 octobre 2004. Cette voiture à haut rendement énergétique a une consommation de carburant de 3,8 L/100 km sur route et de 4,6 L/100 km en ville. De plus, 4,8 millions de Canadiens ont été touchés par le biais d'un programme de 105 événements spéciaux entrepris pour démontrer les véhicules à technologies de pointe et pour sensibiliser le public aux véhicules à technologies de pointe.

Transport des marchandises

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IMETTM) est dirigée par Transports Canada en collaboration avec Ressources naturelles Canada et son objectif est de réduire l'augmentation des émissions de GES du secteur du transport des marchandises. Elle comporte trois volets : le Programme de démonstration de transport durable des marchandises (PDTDM); des ententes volontaires sur le rendement conclues entre le gouvernement fédéral et les associations modales afin d'améliorer le rendement du carburant et de réduire les émissions de GES; et des initiatives de partage d'information avec l'industrie du transport des marchandises. En 2004, le PDTDM a alloué environ 1,2 million $ à huit nouveaux projets de démonstration, pour un total de 2,7 millions $ pour 23 projets. Deux projets de démonstration ont été terminés et 11 ont commencé leur mise en œuvre à la suite de la signature des ententes de contribution au cours des mois d'été et d'automne. L'IMETTM a cofinancé et/ou organisé deux événements de l'industrie afin de promouvoir la compréhension et les actions à l'appui du transport durable des marchandises.

Une entente de principe a été conclue avec l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) afin de réduire volontairement les émissions de GES dans le secteur de l'aviation. Cela sera accompli au moyen d'une amélioration de 24 % de l'efficacité énergétique d'ici 2012 par rapport à l'année de base de 1990. Cet objectif sera confirmé dans un protocole d'entente en 2005.

Programme d'encouragement au transport des marchandises

Lancé dans le cadre du Plan du Canada sur les changements climatiques, le Programme d'encouragement au transport des marchandises (PTM) fournit des encouragements financiers afin d'acheter et d'installer des technologies et de l'équipement d'amélioration de l'efficience dans les modes aériens, ferroviaire et maritime. En 2004, le PTM a eu sa première échéance de soumission annuelle et environ 1,5 million $ a été alloué à quatre projets. Les autres travaux dans le cadre de ce programme sont l'examen des projets pour réduire la marche au ralenti des navires dans les terminaux et un programme de sensibilisation qui s'adresse aux expéditeurs et aux transitaires.

Qualité de l'air

Les modifications proposées au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* ont été publiées le 2 octobre 2004. Elles introduisaient des limites pour le soufre dans les carburants diesel hors route, ferroviaire et maritime et sont alignées avec les exigences de niveau et d'échéance adoptées par l'Environmental Protection Agency des É.-U. en juin 2004. La limite temporaire de 150 mg/kg de soufre fixée en vertu du Règlement sur le soufre dans l'essence a cessé le 31 décembre 2004. La limite moyenne finale de 30 mg/kg est entrée en vigueur le 1er janvier 2005. Entre 2002 et 2003, le contenu moyen national de soufre dans le carburant a été réduit de 55 %.

En mai 2004, le gouvernement fédéral a proposé le Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression, qui introduira les normes d'émissions pour les moteurs à diesel, comme ceux utilisés dans les engins de construction et les machines agricoles, à partir de 2006. Il est estimé qu'il y a plus de 12 millions de moteurs dans les véhicules hors route et l'équipement au Canada. Environnement Canada a aussi débuté des consultations sur son projet de Règlement sur les émissions des moteurs nautiques à allumage commandé et les véhicules récréatifs hors route, qui introduira des normes d'émissions pour les moteurs marins et les véhicules récréatifs. Pour plus d'information, visitez le site Web du Registre environnemental de la LCPE à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/default.cfm.

Questions liées à l'eau

En décembre 2003, une décision était prise de transférer les responsabilités de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN) du Ministère des Pêches et Océans à Transports Canada (TC); le transfert est devenu effectif le 29 mars 2004. Avec ce transfert, TC est maintenant responsable des évaluations environnementales demandées par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* lorsqu'un projet doit se conformer à la LPEN. Le nombre d'évaluations environnementales (EEs)faites annuellement par TC a augmenté de façon substantielle et TC est maintenant impliqué dans des EEs de projets majeurs tels que des projets hydro-électriques, des projets de gaz naturels liquéfiés et des mines.

Les gouvernements canadiens et américains ont entrepris une étude conjointe des besoins d'infrastructure sur le système des Grands Lacs et du Saint-Laurent ainsi que des implications de ces besoins au niveau de l'économie, de l'environnement et de l'ingénierie. L'étude est centrée sur l'optimisation de l'infrastructure actuelle et de sa configuration actuelle et ses implications environnementales. Sept partenaires sont impliqués y compris cinq ministères fédéraux canadiens et américains et les corporations canadienne et américaine de la voie maritime. L'étude doit se poursuivre jusqu'en 2006.

Bruit et transport aérien

Le trafic aérien mondial continue d'augmenter rapidement, comme c'est le cas pour le nombre d'heures supplémentaires que les aéronefs passent dans le ciel et en attente sur le sol. Cela soulève des questions reliées non seulement à la qualité de l'eau et de l'air, mais aussi

au bruit associé au transport aérien. Au printemps de 2004, Transports Canada s'est joint à la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. et à la National Aeronautics and Space Administration (NASA) en tant que commanditaire du Centre d'excellence (CE) pour l'atténuation du bruit des aéronefs et des émissions de l'aviation. Ce partenariat fournit à Transports Canada un accès à un vaste ensemble de ressources et d'expertise des institutions d'enseignement supérieur ainsi que des fabricants.

En février 2004, le Comité de protection environnementale de l'aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré des recommandations afin de réduire l'incidence environnementale du bruit des aéronefs et des émissions de gaz d'échappement des moteurs (y compris des normes plus sévères pour les oxydes d'azote); a fait des progrès sur les mesures axées sur le marché pour limiter ou réduire les émissions; et a fourni des conseils sur la mise en œuvre d'une « approche équilibrée » à la gestion du bruit.

Sites contaminés

Le budget fédéral de 2003 comprenait un engagement de 175 millions $ pour deux années afin d'établir un fond géré de façon centralisée pour rendre accessibles des ressources pour voir aux sites fédéraux contaminés. Transports Canada a reçu 10 millions $ pour trois projets et 334 000 $ pour sept projets d'évaluation de sites du Plan d'action accéléré pour les lieux contaminés fédéraux.

Initiatives provinciales/ territoriales/municipales

Ontario

Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) s'est engagé dans un processus afin d'élaborer une approche détaillée, actuelle et cohérente à la conformité en matière d'environnement qui englobera tous les facteurs environnementaux pour toutes les activités routières, de la planification à l'exploitation et à la maintenance. Une des premières étapes pour élaborer une approche systématique à la gestion environnementale est le projet de normes environnementales (PNE). Pour plus d'information, visitez l'adresse suivante : www.mto.gov.on.ca/french/engineering/envirostandards.

Saskatchewan

En 2004, la Saskatchewan continue d'étudier et de mettre en œuvre de nouvelles initiatives et technologies qui réduisent la consommation de carburant des véhicules et les émissions des véhicules et qui optimisent les installations de transport. La Commission des transports en commun de Saskatoon et le ministère de la Voirie de la Saskatchewan procèdent à un essai pilote d'un « biodiesel » à base d'un mélange d'huile de canola dans un segment de leurs parcs. Parmi les résultats escomptés, mentionnons une diminution de la consommation de carburant diesel, une baisse des émissions de NOx/COV et une diminution importante de l'usure des moteurs. De plus, l'industrie privée a développé un additif à base d'un mélange d'huile de canola afin d'améliorer le carburant diesel régulier. La ville de Regina et le ministère de l'Énergie de la Saskatchewan ont converti leurs parcs de véhicules au gaz naturel comprimé, ce qui réduit la consommation d'essence et les émissions des véhicules.

Alberta

L'Alberta Infrastructure and Transportation (INFTRA), en partenariat avec la Clean Air Strategic Alliance (CASA),[1] a terminé avec succès les tests par temps froids des filtres à particules pour moteurs diesel avec les autobus urbains de la Ville d'Edmonton. Après une année d'activités normales, les autobus démontraient une réduction du total de leurs émissions d'hydrocarbures entre 61 et 87 %, de monoxyde de carbone entre 83 et 89 %, et des MP totales entre 73 et 75 %. Toutes les réductions ont été obtenues sans changer les niveaux de consommation de carburant.

En 2004, le Conseil de la CASA a fait des recommandations afin d'aider à gérer la demande du transport. Les intervenants et les entreprises membres de la CASA, particulièrement ceux à Edmonton et Calgary, devront évaluer leur utilisation actuelle des mesures de gestion de la demande du transport (GDT), considérer la mise en œuvre ou la modification de leur programme, au besoin, et de faire rapport à la CASA dans trois ans. Les municipalités urbaines seront encouragées à promouvoir ce type de programmes dans leurs régions et la CASA élaborera des outils de communication afin d'aider la mise en œuvre et la communication de rapports sur les mesures de GDT axées sur les employeurs.

1 La CASA a été établie en mars 1994 comme nouveau moyen de gérer les enjeux de qualité de l'air en Alberta. Il s'agit d'une association à but non lucratif composée d'intervenants du gouvernement, de l'industrie et des organisations non gouvernementales.

Colombie-Britannique

En décembre 2004, le gouvernement de la Colombie-Britannique a publié le « Weather, Climate and the Future: B.C.'s Plan. » Il comprend l'élaboration de mesures de GDT pour réduire la congestion, des incitatifs pour les véhicules hybrides/à carburant de remplacement et un programme d'information pour les conducteurs. Le gouvernement provincial a fixé un objectif de réduction de 16 % des GES entre 2000 et 2005 au moyen de changements à son parc de véhicules en achetant des véhicules hybrides/à carburant de remplacement, en utilisant des biodiesels et des mélanges de carburant à base d'éthanol, utiliser des véhicules plus efficients et réduire le nombre de kilomètres de déplacement. Le gouvernement provincial et BC Transit (une société d'État provinciale), teste aussi des biodiesels dans huit parcs de la province. Elle débloque aussi des fonds jusqu'à concurrence de 250 000 $ pour construire une nouvelle infrastructure pour les cyclistes au moyen du programme provincial Cycling Infrastructure Partnerships.

Yukon

Le Northern Climate Exchange Centre (NCE) s'est associé avec la Ville de Whitehorse, le gouvernement du Yukon, le Energy Solutions Center, le Yukon Science Institute, le Yukon Youth Conservation Corps et la Yukon Conservation Society afin d'élaborer et de lancer une campagne anti-ralenti dans le Yukon. Le programme de financement communautaire ÉcoAction d'Environnement Canada de 2004 a fourni des fonds supplémentaires pour ce programme. Ce projet utilisera différentes techniques de marketing social afin de réduire la marche au ralenti à Whitehorse. Des affiches anti-ralenti seront conçues, produites et placées dans des stationnements, les zones pour déposer les passagers et les zones de livraison dans toute la ville afin d'encourager les conducteurs à ne pas faire tourner leur moteur au ralenti. La campagne anti-ralenti complémente les activités existantes d'éducation et de communication du NCE. La nouvelle mascotte, « Auntie Idle », a été développée par un artiste local et se joindra à « Bob et Dog Mackenzie » afin de livrer le message sur les *Changements climatiques : faites-vous votre part?* dans le Yukon.

Territoires du Nord-Ouest

Le ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest construit et entretient annuellement la route accessible l'hiver de la vallée du Mackenzie. Cette route est traversée par 29 différents passages de cours d'eau qui jusqu'à récemment étaient faits par les ponts de glace épaissis naturellement ou artificiellement. Même si les meilleures pratiques ont été utilisées lors de leur construction et de leur emplacement, la météo plus clémente au cours des dernières années a créé des problèmes en ce qui a trait à la construction et au retrait de ces ponts. Afin d'atténuer convenablement les incidences environnementales potentielles de ces ponts de glace temporaires sur l'habitat du poisson, le ministère construit de nouveaux ponts permanents. La construction de ces ponts à tous les passages de cours d'eau élimineront toute interférence avec le débit naturel des cours d'eau et les problèmes de sédiments causés par les ponts de glace temporaires.

TRANSPORT FERROVIAIRE 6

Malgré un niveau stable d'activités, les exportations et les importations ayant utilisé le transport ferroviaire ont crû en 2004. Des hausses de productivité ont à nouveau été rapportées.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2004

Depuis la piètre récolte céréalière de 2002, les chargements de grain n'ont cessé d'augmenter pour progresser de 20 % en 2004.

Son offre d'achat ayant été acceptée, le Canadien National (CN) a incorporé BC Rail dans son entreprise en juillet 2004.

Par suite de la grève de dix semaines que les travailleurs de la Compagnie minière IOC ont faite de juillet à septembre, le volume de minerai de fer transporté par chemin de fer est tombé à moins de la moitié du volume normal de ce trimestre.

INFRASTRUCTURES

La structure du réseau ferroviaire canadien est demeurée relativement stable en 2004. Il n'y a eu qu'une faible perte de lignes de chemin de fer : le Chemin de fer Canadien Pacifique a cessé d'exploiter 129 kilomètres de lignes en Saskatchewan et en Alberta; et le Southern Manitoba Railway, une centaine de kilomètres de son réseau. Il y a eu aussi une cession importante de lignes, quelque 2 300 kilomètres, lorsque le CN a complété la prise de contrôle de BC Rail en juillet. La seule autre cession s'est produite dans le Sud de la Colombie-Britannique, où le Burlington Northern Santa Fe a vendu et loué en partie neuf kilomètres de lignes au Kettle Falls International Railway, de formation récente.

Le tableau 6-1 indique la répartition des lignes entre les principaux transporteurs et des groupes de transporteurs en 2004.

Comme les rapports annuels précédents l'indiquaient, on a assisté dans la seconde moitié des années 1990 à l'explosion du nombre et des activités des chemins de fer d'intérêt local au Canada. Après des débuts modestes à la fin des années 1980, les compagnies d'intérêt local se sont lentement multipliées au début des années 1990 : on n'en avait créé que 11 nouvelles avant 1996. Après l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports au Canada* en 1996, leur nombre a fait un bond assez spectaculaire : 37 ont été formées entre 1996 et 2000. Ces quatre dernières années, cependant, le secteur a atteint un plateau, et seules quelques compagnies d'intérêt local sont nées. Il se produira probablement d'autres cessions à l'avenir, mais il est peu probable qu'elles se fassent au même rythme que dans les années 1990.

Entre 1990 et 2004, près de 9 800 kilomètres de lignes de chemin de fer ont été abandonnés. Le CN et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) ont participé assez également à l'abandon de la majeure partie de ce kilométrage. Les premières années, la majeure partie des abandons étaient survenus dans l'Est du Canada, surtout

TABLEAU 6-1 : CHEMINS DE FER AU CANADA, 2004

	2004 Kilomètres de lignes en exploitation directe ou louées	*2003 Kilomètres de lignes en exploitation directe ou louées*[1]	*% du total (2004)*	*Variation en % par rapport à l'année précédente*
CN Rail	21 293	18 969	43,7	12,3
CP Rail	13 347	13 477	27,4	(1,0)
Cies rég. et d'intérêt local	13 209	15 628	27,1	(15,5)
Toutes les autres[2]	834	843	1,7	(1,1)
Total	**48 683**	**48 916**		**(0,5)**

Note : Par définition, le kilométrage de lignes n'englobe pas les voies parallèles, les épis, les voies d'évitement et les voies des cours de triage.
Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Les chiffres de 2003 ont été légèrement révisés en fonction de meilleures données.
2. Exploitants de gares et chemins de fer de manœuvre, filiales canadiennes de compagnies de chemin de fer américaines et exploitants de services ferroviaires voyageurs.

Source : *Transports Canada*

en Ontario et au Québec. Ces dernières années, par contre, ce sont les provinces des Prairies qui ont subi la majeure partie des pertes. D'habitude, ce sont le CN et le CFCP qui cèdent des voies à d'autres transporteurs, mais récemment, la longueur des voies que ces derniers, tels Algoma Central et BC Rail, se sont cédées ou ont cédées au CN a été considérable.

Le tableau 6-2 montre la rationalisation que le secteur ferroviaire a connu en 2004 et de 1990 à 2004.

TABLEAU 6-2 : RATIONALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE AU CANADA

		Rationalisation en 2004	*Rationalization de 1990 à 2004*
Abandons	CP	129	4 573
	CN		4 231
	Autres		1 065
	Total		**9 869**
Cessions	CP		3 865
	CN		7 983
	Autres	2 882	4 151
	Total	**2 882**	**15 998**
Total	CPR	129	8 438
	CN		12 214
	Autres	2 882	5 215
	Total	**3 011**	**25 867**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.
Source : Transports Canada

Les 25 867 kilomètres de lignes rationalisées depuis 1990 ont abouti à de profondes modifications de la structure de l'industrie ferroviaire du Canada. Le CN et le CFCP demeurent les transporteurs dominants, concentrant quelque 90 % de l'activité et des recettes du secteur. Cependant, ils exploitent environ 70 % de l'ensemble du réseau ferroviaire intérieur, alors qu'il y a une dizaine d'années, ils en exploitaient à peu près 90 %. Cela pourrait changer quelque peu, car les gouvernements provinciaux continuent de vendre des chemins de fer régionaux. Le CN n'a pas réussi à acquérir Ontario Northland Railway, mais est récemment parvenu à se porter acquéreur de BC Rail.

L'on s'attend à ce que le CN et le CFCP continuent de rationaliser leurs réseaux. Il est probable que la rationalisation de second ordre (celle des voies que des compagnies d'intérêt local ou d'autres exploitants ont obtenues du CN ou du CFCP) se poursuivra elle aussi.

Les tableaux A6-1 et A6-2 de l'addenda fournissent d'autres précisions sur la rationalisation des chemins de fer au Canada, par province.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

L'industrie ferroviaire du Canada a changé radicalement de caractère dans les années 1990, le nombre de transporteurs ayant plus que doublé. En dépit de ce changement, le CN et le CFCP ont continué de générer le gros des recettes du secteur. En 2003, les recettes globales de l'industrie se sont chiffrées à 8,3 milliards $, dont 89 % ont été générés par les transporteurs de classe I : le CN, le CFCP et VIA Rail. Ce pourcentage marque une faible baisse par rapport à la part de 90,5 % enregistrée en 1990, mais les recettes des transporteurs de classe I ont progressé au rythme annuel de 1,2 % au cours des années 1990-2003. Par contraste, les compagnies de chemin de fer régionales (BC Rail, Algoma Central[1], Ontario Northland, le Chemin de fer Cartier et le Chemin de fer QNS & L) ont vu leurs recettes reculer de 0,3 % par an jusqu'en 2002. Après la prise de contrôle d'Algoma Central par le CN, ce rythme est passé à 0,9 % par an pour les années 1990-2003. La multiplication des compagnies d'intérêt local s'est accompagnée d'une hausse de leurs recettes, qui sont passées d'environ 95 millions $ en 1990 à près de 405 millions $ en 2003. Cette augmentation donne un taux de croissance annuel de 11,7 %, qui s'est traduit par une hausse relative de la part des compagnies d'intérêt local dans les recettes du secteur ferroviaire, qui est passée de 1,5 à 5,1 %.

Le tableau 6-3 permet de comparer les recettes du secteur ferroviaire de 2002 et de 2003. Le tableau A6-3 de l'addenda indique les recettes engrangées depuis 1993.

TABLEAU 6-3 : RECETTES DU SECTEUR FERROVIAIRE, 2002 ET 2003

(millions de dollars)

	2002	*2003*
CN	3 971	4 002
CP	2 943	3 010
VIA	407	415
Total partiel, classe I	**7 321**	**7 427**
Compagnies régionales[1]	502	467
Compagnies d'intérêt local[1]	392	405
Total	**8 215**	**8 299**

1 : Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.
Source : Transports Canada, Statistique Canada

VIA Rail continue de dominer le secteur des services ferroviaires voyageurs interurbains, avec près de 88 % du total des recettes voyageurs. Le reste de ces services est assuré par le CN (les anciens services d'Algoma Central Railway), Ontario Northland et le Chemin de fer QNS & L. La Great Canadian Railtour Company offre des services saisonniers entre Vancouver et Calgary et Jasper. La compagnie américaine de services ferroviaires voyageurs Amtrak dessert Montréal, Vancouver et Toronto (cette dernière ville, en union avec VIA Rail).

1 L'année 2002 est la dernière année où la compagnie Algoma Central a été considérée comme une entité distincte pour la production de rapports d'exploitation et de rapports financiers. Toutes les données qui la concernaient sont maintenant intégrées dans celles du CN.

EMPLOI

Comme en témoigne le tableau A6-4 de l'addenda, l'emploi dans le secteur du transport ferroviaire affiche une nette tendance à la baisse depuis de nombreuses années. Ces 13 dernières années, il a reculé de 4,6 % par an pour tomber de plus de 67 000 employés en 1990 à quelque 36 000 en 2003. Les transporteurs de classe I ont enregistré une baisse de l'emploi de 48 % au cours de cette période, soit une diminution de 4,9 % par an. Compte tenu qu'ils ont perdu des employés lors de la prise de contrôle d'Algoma Central par le CN, les transporteurs régionaux ont subi une baisse annuelle moyenne de l'emploi de 5,3 % au cours de la même période, leur effectif de 5 600 employés en 1990 étant tombé à un peu moins de 2 800 en 2003. Par contraste, le secteur des compagnies d'intérêt local a enregistré une hausse de l'emploi de 263 % au cours de la même période, soit une croissance annuelle de 10,4 %, pour atteindre quelque 2 000 employés en 2003. L'évolution des parts relatives de chaque classe de transporteurs dans les emplois du secteur ferroviaire cadre avec ces changements. C'est ainsi que les transporteurs de classe I, qui concentraient environ 91 % de l'emploi dans le secteur ferroviaire en 1990, n'en représentaient plus qu'à peu près 87 % en 2003, tandis que la part des compagnies régionales dans les emplois est tombée de 8,4 à 7,6 %. Par contre, l'emploi dans les compagnies d'intérêt local, qui était quasi inexistant, a atteint près de 5,6 % du total de l'emploi dans le secteur ferroviaire.

Le tableau 6-4 permet de comparer le niveau d'emploi dans l'industrie ferroviaire en 2002 et en 2003.

TABLEAU 6-4 : EMPLOI DANS LES CHEMINS DE FER, 2002 ET 2003

	2002	*2003*
Class 1	32 005	31 595
Compagnies régionales[1]	3 258	2 773
Compagnies d'intérêt local[1]	2 015	2 029
Total	**37 279**	**36 397**

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.
1 Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

ÉNERGIE

Les chemins de fer de classe I, dont VIA Rail, ont consommé près de 1,9 milliard de litres de carburant en 1990, contre 1,8 milliard en 2003. Leur production exprimée en tonnes-kilomètres payantes (TKP) a toutefois augmenté de 31 % au cours de la même période pour passer d'environ 225 GTKP à près de 294 GTKP. Cela démontre que les transporteurs de cette classe représentaient encore 92 % de la consommation totale de carburant du secteur en 2003, mais qu'ils avaient nettement amélioré leur efficacité énergétique. On doit en grande partie cette amélioration aux investissements importants que le CN et le CFCP ont faits dans des programmes de remplacement des locomotives dans la seconde moitié des années 1990, aux changements apportés dans les méthodes d'exploitation et à la diminution des transports sur des lignes à faible trafic, dont la plupart ont été cédées à d'autres exploitants. Les tableaux A6-5 à A6-6 de l'addenda fournissent de l'information sur la consommation énergétique de 1993 à 2003 pour le secteur ferroviaire. L'information avant 1993 peut être obtenue à partir des rapports annuels antérieurs.

Le tableau 6-5 permet de comparer la production du secteur ferroviaire en 2002 et en 2003.

TABLEAU 6-5 : PRODUCTION DU SECTEUR FERROVIAIRE, EN MILLIONS DE TONNES-KILOMÈTRES PAYANTES, 2002 ET 2003

	2002	*2003*
Classe 1	292 195,7	293 870,6
Compagnies régionales[1]	18 406,6	16 670,7
Compagnies d'intérêt local[1]	7 267,5	7 338,4
Total	**317 869,8**	**317 879,7**

1 Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

Le tableau 6-6 permet de comparer la consommation de carburant du secteur ferroviaire en 2002 et en 2003.

TABLEAU 6-6 : CONSOMMATION DE CARBURANT DU SECTEUR FERROVIAIRE, 2002 ET 2003
(Millions de litres)

	2002	*2003*
Class 1	1 808	1 847
Compagnies régionales[1]	125	118
Compagnies d'intérêt local[1]	89	85
Total	**2 022**	**2 050**

1 Estimations dans le cas de plusieurs transporteurs.

Source : Transports Canada, Statistique Canada

La consommation de carburant et la production des compagnies régionales sont toutes deux demeurées relativement stables ces dernières années. Jusqu'à récemment, l'efficacité énergétique de ces compagnies dépassait celle des compagnies de classe I, mais cela était attribuable dans une large mesure à l'extraordinaire efficacité énergétique du Chemin de fer QNS & L, laquelle atteignait près du double de la norme de l'industrie grâce à la nature des activités de la compagnie.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

En général, la production des compagnies de chemin de fer qui exercent leur activité au Canada a progressé de 1990 à 2002. Depuis, elle s'est maintenue à près de 320 milliards de tonnes-kilomètres. Alors que le CN a vu sa production baisser de 4 % en 2003 pour tomber à

164 milliards de tonnes-kilomètres payantes, celle du CFCP a augmenté de près de 7,5 % pour passer à 130 milliards. Celle des transporteurs de classe II a légèrement diminué, passant de 25,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2002 à 24,0 milliards en 2003.

De 1996 à 2000, les volumes de marchandises expédiées au CN et au CFCP par les transporteurs de classe II ont augmenté. En 2001, cependant, ils ont légèrement diminué pour tomber à 18,5 millions de tonnes, surtout à cause d'une baisse du volume de charbon provenant de BC Rail. Depuis, ce trafic a rebondi et atteint près de 20 millions de tonnes en 2003. Après avoir reculé deux ans de suite, le volume des marchandises que les transporteurs de classe II ont reçues du CN et du CFCP est passé à 10,4 millions de tonnes en 2003. Les transports qui prennent leur origine sur la ligne d'un transporteur de classe II et qui sont ensuite acheminés à leur destination par le CN ou le CFCP, puis par un autre transporteur de classe II, ont plus que doublé en 2003 pour monter à 0,67 million de tonnes. Comme il comprend un transport intermédiaire assuré par le CN ou le CFCP, ce trafic comporte à la fois l'expédition et la réception de marchandises par les transporteurs de classe II : il serait donc comptabilisé en double s'il était inclus dans le trafic expédié ou reçu. Le tableau A6-7 de l'addenda montre l'évolution du trafic expédié et reçu depuis 1996, tandis que le tableau A6-8 de l'addenda indique le tonnage transporté depuis 1990 par les divers éléments du secteur ferroviaire.

Selon les données des trois premiers trimestres de 2004, la production du CN et du CFCP devrait passer respectivement à 191 et à 141 milliards de tonnes-kilomètres.

Trafic ferroviaire marchandises — Produits

Comme le montre le tableau A6-9 de l'addenda, les envois annuels par chemin de fer ont augmenté de 5 % en 2004 pour atteindre 273 millions de tonnes (à l'exclusion des produits provenant d'embranchements américains). Les volumes ont progressé de 9 % pour passer à 150 millions de tonnes dans l'Ouest du Canada, alors qu'ils se sont tenus au voisinage de 123 millions dans l'Est. Les principaux produits chargés dans l'Ouest ont été le charbon, les engrais, les produits forestiers et le grain, alors que les produits qui ont dominé dans l'Est ont été le minerai de fer, les autres minerais et produits miniers, les produits forestiers et les envois intermodaux.

Grain

Après avoir fortement reculé en 2002 et en 2003, les expéditions de grain ont remonté en 2004 à 27,5 millions de tonnes, niveau comparable à celui de la fin des années 1990. Malgré cette augmentation de 20 % par rapport à 2003, elles étaient encore bien inférieures aux 35 à 40 millions de tonnes qu'on déclarait au début des années 1990.

Charbon et coke

Après le net recul qui les a ramenées à 31,8 millions de tonnes en 2003, les expéditions de charbon et de coke ont connu une légère hausse de 4 % pour passer à 33,1 millions de tonnes en 2004. Ce volume est inférieur aux 38 millions de tonnes chargées en moyenne depuis 1992.

Produits forestiers

Après être tombés à tout juste plus de 16 millions de tonnes en 1998, les volumes de produits forestiers non transformés sont demeurés stables jusqu'en 2002, année où ils ont monté à 19 millions de tonnes. Après un léger recul qui les a ramenés à quelque 17,5 millions de tonnes en 2003, ces produits se sont maintenus à ce niveau en 2004. En revanche, le volume des produits forestiers transformés s'accroît depuis 1998; il est passé à 27,5 millions de tonnes en 2004, ce qui représente une augmentation de 10 % par rapport à 2003. Le résultat net est un volume relativement stable de produits forestiers, qui a oscillé autour de 40 millions de tonnes jusqu'en 2002, année où les chargements ont atteint 45 millions de tonnes. Les totaux se sont tenus au voisinage de ce volume ces trois dernières années.

Minerais et produits miniers

À l'exception de 2003, les expéditions de minerai de fer augmentent depuis 1992. Cependant en 2004, elles sont passées à 27,9 millions de tonnes, suite à une grève des travailleurs miniers.

Engrais

Les expéditions d'engrais fluctuent depuis 1992, mais elles ont augmenté depuis 2001. En 2004, elles sont passées à 30,7 millions de tonnes, volume supérieur de 11 % à celui de 2003.

Produits industriels

Les produits les plus importants en volume de ce groupe sont les produits chimiques, qui ont progressé de 11% en 2004 pour atteindre 16,0 millions de tonnes, sommet des 13 dernières années. Les expéditions de métaux ont connu une hausse constante de près de 11 % pour passer à 11,8 millions de tonnes. Les chargements d'automobiles et de pièces ont subi une légère baisse pour atteindre 5,1 millions de tonnes, volume encore supérieur à la moyenne de 4,1 millions de la période. Après avoir doublé en 1998, les expéditions de produits pétroliers ont augmenté pour se maintenir à 14,4 millions de tonnes en 2004.

Envois intermodaux

De 1996 à 2003, le tonnage intermodal transporté par le CN et le CFCP a augmenté de 11,1 millions, c.-à-d. à un taux de croissance annuel moyen de 7,0 %. Tant le trafic nord-américain qui ne passe pas par les ports que les importations acheminées par mer et chemin de fer ont progressé en moyenne de 9,0 % par an au cours de la même période (sauf en 1998). Les exportations acheminées par mer et chemin de fer ont connu une faible croissance moyenne de 2,6 % de 1996 à 2003. Cette évolution du trafic intermodal est évidente à la figure A6-1 de l'addenda. Le trafic intermodal assuré par chemin de fer s'est le plus développé de 1998 à 1999, à un taux de croissance de 12,6 %. Il a grimpé à 29,4 millions de tonnes de 2002 à 2003, ce qui représentait une hausse de 7 %, puis à environ 32 millions de tonnes en 2004. La figure A6-2 de l'addenda montre l'origine et la destination du trafic intermodal du CN et de CP. Comme le montre la figure A6-3 de l'addenda, le trafic intermodal nord-américain qui ne passe pas par les ports a augmenté légèrement pour représenter 44,6 % du trafic total. Cette croissance s'est faite aux dépens du transport rail-mer d'exportations, qui a légèrement diminué pour tomber à 25,6 % du total. Le transport rail-mer d'importations s'est maintenu à 29,8 % de l'ensemble du trafic intermodal en 2003.

Les volumes qui ont leurs points d'origine et de destination au Canada ont augmenté de 6,9 % en 2003 et continué de représenter 37 % de la part totale du marché.

Comme l'illustre la figure A6-4 de l'addenda, les conteneurs sur wagon plat (CSWP) ont continué d'accroître leur part du marché, représentant plus de 92 % du total du trafic intermodal en 2003. Cette part marque une hausse considérable par rapport à 1996, où les CSWP ne représentaient que 77 % de l'ensemble du trafic intermodal. Cette progression s'est accompagnée d'une baisse proportionnelle des volumes transportés par remorque sur wagon plat (RSWP).

Trafic ferroviaire de marchandises entre le Canada et les États-Unis

Le tableau A6-10 de l'addenda illustre les volumes des exportations et des importations ferroviaires par produit depuis 1996. En 2004, les exportations ferroviaires ont augmenté de 8,0 % pour s'établir à 76,5 millions de tonnes. Encore une fois, les produits forestiers ont été le tonnage le plus exporté; ils ont légèrement progressé pour passer à 28,1 millions de tonnes. En 2004, les produits chimiques ont connu une forte augmentation de 26,9 % pour monter à 12,5 millions de tonnes, alors que les exportations d'engrais se sont maintenues près de 9,2 millions de tonnes. Celles de minerai de fer ont reculé comme en 2003 et sont descendues à 252 000 tonnes, mais le transport de ce produit par chemin de fer est demeuré au-dessus de la norme. Le grain a enregistré la hausse la plus importante (37,3 %) pour atteindre 4,5 millions de tonnes, volume légèrement supérieur à la moyenne de 4,2 millions sur neuf ans. Les exportations d'autres produits miniers ont subi la baisse la plus forte (47,5 %) pour tomber à 2,3 millions de tonnes, leur niveau le plus bas en neuf ans.

Le tableau A6-11 de l'addenda illustre la valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit depuis 1996. Les produits automobiles se sont invariablement classés en tête de liste; ils représentaient 49 % de la valeur de ce trafic en 2004. Ils étaient suivis par les produits forestiers, à hauteur de 22 %. Les exportations de produits automobiles se sont maintenues au même niveau qu'en 2003, alors que celles de produits forestiers ont progressé de 23 %. Celles de produits chimiques et de métaux ont augmenté de valeur en 2004 et élevé la valeur totale des exportations à 78,3 milliards de dollars.

L'Ontario est resté la province qui a le plus contribué au volume et à la valeur des exportations ferroviaires en 2004 puisque celles qui en provenaient ont atteint près de 18,9 millions de tonnes (25 % du volume total) et de 49,3 milliards $ (62 % de la valeur totale).

La contribution de l'Alberta au volume des exportations ferroviaires a augmenté depuis 1996 pour en faire la deuxième province d'exportation en 2004, lorsqu'elle a atteint 14 millions de tonnes, soit 18 % du volume total. Quant à la valeur des exportations ferroviaires, le Québec reste au deuxième rang, les exportations qui en provenaient ayant atteint 9,7 millions $ ou 12 % du total en 2004. Voir les tableaux A6-12 et A6-13 de l'addenda pour les volumes exportés et leur valeur par province d'origine.

Le volume des importations ferroviaires a augmenté légèrement (de 5,4 %) pour s'élever à 21,7 millions de tonnes en 2004. Le groupe de produits le plus important a été celui des produits chimiques, qui ont représenté près de 27 % du volume total de ces importations bien qu'ils

n'aient progressé que faiblement pour passer à 5,8 millions de tonnes. Par contraste, le volume des métaux s'est accru de 59 % pour atteindre 2,98 millions de tonnes en 2004, soit 13,5 % du total de ces importations.

Les importations de produits automobiles se sont maintenues à un peu plus de 1 million de tonnes en 2004, mais leur valeur a baissé de 2,9 % pour tomber à 12,2 milliards $. Les produits automobiles restent toutefois en tête de liste, représentant 48 % de la valeur des importations.

Comme l'indique le tableau A6-14 de l'addenda, l'Ontario a dédouané au total 53 % des importations, soit 11,4 millions de tonnes. Ensemble, l'Alberta et le Québec ont dédouané 5,3 millions de tonnes d'importations en 2004, ce qui traduit une légère baisse. Sur le plan de la valeur, l'Ontario a aussi été la province dominante, ayant dédouané pour 17,9 milliards $ de marchandises, ce qui représente une faible augmentation par rapport à 2003. Le tableau A6-15 de l'addenda le fait ressortir.

Les tableaux A6-16 à A6-19 de l'addenda fournissent d'autres précisions sur les exportations et les importations. Ils montrent les principaux produits selon les provinces d'origine ou de dédouanement susmentionnées.

Points de passage frontaliers

Comme en témoigne le tableau A6-20 de l'addenda, deux villes ontariennes, Fort Frances et Sarnia, ont été les principaux points de passage frontaliers des exportations ferroviaires en 2004, comptant respectivement pour 19,5 % (14,9 millions de tonnes) et 16,8 % (12,8 millions de tonnes) du volume de ces exportations. Les produits forestiers et les produits chimiques ont été les principaux produits exportés par ces endroits; ils figurent pour quelque 60 % du volume des exportations ferroviaires qui y sont passées.

Comme l'indique le tableau A6-21 de l'addenda, en 2004, Sarnia et Windsor ont été les principaux points de passage frontaliers des exportations ferroviaires d'après la valeur de ces dernières, y participant respectivement pour 33,0 % (25,8 milliards $) et 22 % (17,2 milliards $). Les produits automobiles ont été la principale exportation à ces endroits; ils ont représenté un peu plus de 70 % de la valeur des exportations ferroviaires qui y sont passées.

En 2004, Sarnia a été le principal point de passage frontalier des importations ferroviaires d'après le volume de ces dernières, y participant pour 4,1 millions de tonnes ou 18,5 % de leur volume total. Le tableau A6-22 de l'addenda montre cette prédominance. Les produits chimiques ont été le groupe de produits le plus importé à Sarnia, figurant pour 40 % des importations ferroviaires qui y sont passées. Parmi les autres grands bureaux de dédouanement, il y a ceux de Toronto, Sault Ste. Marie, Edmonton et Montréal.

La valeur des importations dédouanées à Toronto a baissé légèrement en 2004 pour descendre à 4,1 milliards $, alors qu'à Windsor, elle est passée à 3,9 milliards $. Parmi les produits de valeur dédouanés à Toronto, il faut mentionner les automobiles et les produits chimiques. Le tableau A6-23 de l'addenda indique la valeur des importations ferroviaires par bureau de dédouanement.

Commerce outre-mer

Les compagnies de chemin de fer de classe I ont transporté 83 millions de tonnes de marchandises à destination ou en provenance de ports canadiens en 2003, contre 82 millions en 2002. Le trafic en transit entre le Canada et les États-Unis a progressé pour une deuxième année de suite; il a augmenté de près de 23 % pour passer à 5,5 millions de tonnes. Le tableau A6-24 de l'addenda montre les fluctuations des exportations et des importations ferroviaires et maritimes depuis 1996.

Les exportations ferroviaires et maritimes en provenance de la Colombie-Britannique ou de l'Alberta ont reculé légèrement pour une deuxième année de suite. Celles en provenance de la Saskatchewan ont toutefois augmenté légèrement, surtout grâce à la hausse des exportations de grain et de potasse. Ces trois provinces figurent pour 79 % du total des exportations ferroviaires et maritimes de 2003. Le tableau A6-25 de l'addenda montre l'évolution des exportations ferroviaires et maritimes depuis 1996 selon l'origine (la province ou les États-Unis).

En 2003, le volume de charbon a reculé de 11 % comme en 2002 pour tomber à 25 millions de tonnes. Les exportations ferroviaires et maritimes de grain ont régressé légèrement pour descendre à 14 millions de tonnes. Ce sont les autres produits agricoles et alimentaires qui ont fait le bond le plus grand (75 %) en 2003 pour monter à 9 millions de tonnes. Les exportations ferroviaires et maritimes d'engrais sont passées à 10,7 millions de tonnes, volume le plus important que l'on ait déclaré au cours des huit années en question. Le tableau A6-26 de l'addenda montre l'évolution des exportations ferroviaires et maritimes par produit depuis 1996.

Les importations ferroviaires et maritimes des transporteurs de classe I ont atteint 9,2 millions de tonnes, ce qui représente une faible progression. Un peu plus de 90 % d'entre elles (8,4 millions de tonnes) étaient des envois intermodaux.

En 2003, l'Ontario et le Québec sont demeurés les deux principales provinces de destination des importations ferroviaires et maritimes, ayant reçu 5,5 millions de tonnes ou 59 % du volume total, chiffres qui se comparent fort à ceux de 2002. Les importations ferroviaires et maritimes à destination de l'Ontario se sont maintenues,

alors que celles à destination du Québec ont progressé de 13 %. Celles à destination des États-Unis ont augmenté légèrement pour passer à 2,9 millions de tonnes. Le volume des marchandises destinées à l'Alberta a subi une autre baisse, moins forte que par le passé, pour descendre à 0,44 million de tonnes en 2003. Le tableau A6-27 de l'addenda montre l'évolution des importations ferroviaires et maritimes depuis 1996 selon la destination (la province ou les États-Unis).

À hauteur de 0,2 million de tonnes, les produits chimiques ont été la deuxième importation ferroviaire et maritime en importance en 2003, même si leur volume a été bien inférieur au trafic intermodal. Les importations de minerais et de produits miniers ont toutefois continué de baisser; elles ont diminué de 44 % pour tomber à 0,2 million de tonnes. Le tableau A6-28 montre l'évolution des importations ferroviaires et maritimes par produit depuis 1996.

TRAFIC VOYAGEURS

Sur les liaisons ferroviaires interurbaines, le total des voyageurs transportés et celui des voyageurs-kilomètres ont diminué légèrement en 2003 pour tomber à 3,9 millions et à 1,4 milliard respectivement. Le nombre de voyageurs de VIA Rail a baissé de 4,8 % pour descendre à 3,8 millions, tandis que celui de ses voyageurs-kilomètres a reculé de 9,6 % pour tomber à 1,4 milliard. Les transporteurs de classe II ont vu leur nombre de voyageurs régresser de 37 % en 2003, surtout parce que BC Rail a cessé d'exploiter des services voyageurs à la fin de 2002. Le tableau A6-29 de l'addenda donne des détails sur le trafic ferroviaire assuré sur les liaisons interurbaines par les transporteurs des classes I et II, y compris Algoma Central, Ontario Northland et le Chemin de fer QNS & L.

En 2003, le trafic des trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver s'est accru de 5 % par rapport à 2002 pour atteindre 52,5 millions de voyageurs au total. Ce changement reflète une augmentation de 3 % du nombre d'usagers qui ont pris les trains du Réseau GO à Toronto et une progression de 11 % du nombre des usagers de l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT). Le Réseau GO a représenté 69 % du trafic des trains de banlieue. Le tableau A6-30 de l'addenda montre l'évolution du trafic total des trains de banlieue des trois villes depuis 1994.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

TRANSPORTEURS FERROVIAIRES DE MARCHANDISES

En 2003, les recettes d'exploitation du CN et du CP au Canada ont progressé de 1,4 %. Cela marque une légère baisse par rapport à la hausse annuelle moyenne de 1,8 % enregistrée entre 1998 et 2003. Les tarifs marchandises ont reculé en moyenne de 1,7 % en 2003 (les tarifs de pratiquement tous les produits ayant baissé), par rapport à une baisse annuelle moyenne estimative de 1,4 % entre 1998 et 2003. La demande de services ferroviaires marchandises a été forte, affichant une progression globale de 3,2 %, les expéditions de produits agricoles et le transport intermodal accusant respectivement des hausses de 5,6 % et 7,4 %. Par groupements de produits, ce sont les produits ménagers, les services intermodaux et les machines et les équipements qui ont affiché les plus fortes fluctuations des recettes sur 12 mois, avec des variations respectivement de 10,5 %, 4,5 % et -7,5 %. Les services intermodaux ont concentré environ 27 % des recettes marchandises globales, contre 20 % en 1998.

En 2003, la productivité a augmenté de 2,4 %, ce qui en fait la huitième année consécutive de hausse. Les gains de productivité dans cette industrie se sont chiffrés en moyenne à 5,4 % par an depuis 1998. En termes de coûts unitaires, l'explosion des prix du pétrole s'est traduite par une hausse de 3,3 % des coûts unitaires du carburant. Les coûts unitaires de la main-d'œuvre et des capitaux ont reculé tous les deux, ce qui a donné une baisse globale de 0,5 % des coûts unitaires en 2003.

Le bénéfice d'exploitation combiné de 1,45 milliard $ du CN et du CP en 2003 a été inférieur de 2,2 % à ce qu'il avait été en 2002; toutefois, le ratio d'exploitation est demeuré inférieur à 80 %. Les résultats financiers des chemins de fer d'intérêt local se sont quelque peu redressés en 2003, avec un rendement calculé des actifs de 10 % (voir tableau 6-7). Les tableaux A2-61 à A2-64 de l'addenda fournissent plus de précisions sur l'industrie du transport ferroviaire.

TABLEAU 6-7 : INDICATEURS FINANCIERS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL,[1] 2001 – 2003

	2001	*2002*	*2003*
Actifs fixes nets (M $)	453,3	488,7	495,4
Recettes d'exploitation (M $)	339,0	337,6	332,6
Dépenses d'exploitation (M $)	296,8	310,4	283,1
Bénéfice net (M $)	42,2	27,2	49,5
Rendement des actifs (%)	9,3	5,6	10,0
Coût du capital approuvé par l'OTC[2]	11,4	11,0	10,0

1. Sont exclues les compagnies de chemin de fer régionales et les compagnies canadiennes de liaison avec les compagnies américaines.
2. Office des transports du Canada.

Source : Transports Canada et Statistique Canada

VIA Rail

En 2003, les recettes d'exploitation de VIA Rail ont diminué d'environ 8,1 %, mettant fin à sept ans d'augmentation. Même si les fluctuations des prix ont été marginales, la demande a affiché un repli sur tous les segments d'activités (corridor, longue distance et dessertes régionales/des régions éloignées), moyennant une baisse globale de 8,5 %. Le trafic voyageurs a reculé de 4,8 %, ce qui reflète sans doute l'impact de l'épidémie de SRAS.

La productivité de VIA Rail a diminué en 2003 d'environ 8,7 %, avec des baisses dans tous les facteurs de production : main-d'œuvre, carburant et capitaux. Pour leur part, les coûts unitaires ont augmenté d'environ 12,2 %, rapprochant les coûts de leur niveau de 1995.

Les coûts totaux ont augmenté de 2,7 % en 2003. VIA Rail a recouvré près de 45 % de ses coûts totaux en 2003, la première fois depuis 1992 que ce ratio a baissé.

TRANSPORT ROUTIER 7

En 2003, les recettes des firmes de camionnage pour compte d'autrui et des firmes exploitant des services de transport par autobus ont augmenté. Le nombre de faillites parmi les firmes de camionnage a chuté de 19 % en 2004.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2004

RÉFORMES D'ORDRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurite des transporteurs routiers — Les modifications que l'on se propose d'apporter à la Loi sur les transports routiers ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 3 mai 2003 pour permettre au public de formuler ses observations. En vertu de ce projet de règlement, les provinces et les territoires sont chargés de surveiller le bilan de sécurité de tous les transporteurs routiers extraprovinciaux titulaires d'un permis dans leur sphère de compétence. Les provinces devront établir un profil détaillé du respect des mesures de sécurité par chaque transporteur routier, en utilisant les informations transmises par toutes les juridictions où ces transporteurs exercent des activités. Tous les transporteurs se verront attribuer pour commencer un certificat d'aptitude à la sécurité et seront cotés « Satisfaisant non vérifié » jusqu'à ce que leur bilan de sécurité soit connu ou qu'ait lieu une vérification de leurs installations. On pourra interdire à un transporteur coté « Insatisfaisant » d'exercer ses activités sur les routes canadiennes. Il est prévu que ce nouveau règlement entrera en vigueur en 2005.

Règlement sur les heures de service — Le 15 février 2003, les modifications apportées au règlement fédéral sur les heures de service auquel sont assujettis les conducteurs de véhicules commerciaux (autocars et camions) ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Transports Canada a reçu 50 mémoires au sujet des réformes envisagées. Le 20 décembre 2004, Transports Canada a annoncé que les principaux protagonistes de l'industrie canadienne du camionnage étaient parvenus à un consensus afin de limiter à 13 le nombre d'heures de conduite des conducteurs de véhicules utilitaires et à 14 le nombre d'heures de service par tranche de 24 heures. Les modifications envisagées sont le fruit de longues consultations avec l'industrie, les provinces et les territoires et d'autres entités, parmi lesquelles les Teamsters Canada. En vertu des nouvelles règles, le nombre minimum d'heures de repos par tranche de 24 heures augmentera de 25 %, passant de 8 à 10 heures. Cela donnera nettement plus d'occasions aux conducteurs de se reposer. Les nouvelles règles réduiront également les heures de service de 12 %, qui passeront de 16 à 14 heures, et réduiront également de 19 % la durée de conduite quotidienne maximale des camionneurs par tranche de 24 heures, qui passera de 16 à 13 heures.

On forme maintenant l'espoir qu'un règlement fédéral définitif sera publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* en 2005 et qu'il se reflétera peu de temps après dans les réglementations provinciales et territoriales.

Poids et dimensions des véhicules — Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont convenu d'apporter trois changements aux normes nationales sur les poids et les dimensions des camions et des autobus/autocars. Les ministres des Transports du pays ont avalisé ces changements suite à une recommandation formulée par le Groupe de travail interministériel sur les poids et dimensions des véhicules lourds, qui a procédé à leur examen à la demande des intervenants de l'industrie. En vertu des changements envisagés :

- la norme en vigueur relative à la longueur de la caisse globale d'un camion configuré comme « train routier double de type A » passe à 20 mètres, ce qui donne à cette configuration la même longueur que celles d'un « train routier double de type B » et d'un « train routier double de type C »;
- pour la deuxième remorque d'un « train routier double de type B », une nouvelle norme limitera l'installation de la cheville d'attelage à au maximum 2 mètres de tout point situé à l'avant de la remorque ou de sa charge, ce qui limitera le déport géométrique de la remorque durant les manœuvres;
- les véhicules récréatifs (comme les autocaravanes), qui appartenaient jusqu'ici à la catégorie des « camions porteurs », passeront dans la catégorie des « autocars interurbains », ce qui a pour effet d'augmenter leur longueur maximale autorisée de 12,5 à 14 mètres.

Les nouvelles normes devraient être adoptées par les provinces et les territoires le 1er juillet 2005. Les normes nationales du Canada sont définies dans le Protocole d'entente (PE) sur les poids et dimensions des véhicules interprovinciaux.

Industrie de l'autobus/autocar — Quelques changements ont été apportés au régime de réglementation de l'industrie des autocars interurbains et des autocars affrétés en 2004. Le seul fait nouveau d'importance a eu lieu en Colombie-Britannique, où une nouvelle loi sur le transport des passagers (Passenger Transportation Act) est entrée en vigueur en juin. Celle-ci continue de régir la réglementation économique de l'exploitation des autocars interurbains (ainsi que des services de limousine et de taxi); autrement, elle ouvre l'accès de l'industrie à tous les transporteurs qui respectent les prescriptions de sécurité et d'assurance.

AUTRES QUESTIONS D'IMPORTANCE

L'industrie du camionnage a été confrontée à un certain nombre de défis en 2004.

Mesures de sûreté à la frontière avec les États-Unis — Les mesures de sûreté à la frontière avec les États-Unis continuent d'avoir de profondes répercussions sur les transporteurs canadiens qui acheminent des marchandises aux États-Unis. Ces mesures comprennent entre autres de nouvelles prescriptions régissant le transport des explosifs, la notification préalable des envois de denrées alimentaires et la notification préalable et le dépôt à l'avance par voie électronique des données sur les marchandises. Parmi les autres mesures que l'on voit poindre à l'horizon, il faut mentionner les titres des conducteurs et le recours possible à un système d'identification biométrique.

Arrimage des cargaisons — De nouvelles règles sur l'arrimage des cargaisons préparées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé sont entrées en vigueur le 1er janvier 2005. Ces règles nationales s'appliquent à tous les véhicules d'un poids nominal brut ou d'un poids technique maximal combiné égal ou supérieur à 4 500 kg. Elles reflètent la Norme nord-américaine sur l'arrimage des cargaisons qui est en vigueur aux États-Unis depuis janvier 2004.

Les camionneurs doivent désormais se conformer à un nouvel ensemble de normes d'arrimage. Les cargaisons doivent être immobilisées ou arrimées pour éviter qu'elles : ne fuient, ne se déversent, ne débordent ou ne tombent du véhicule; ne tombent à travers le véhicule ou ne se déplacent sur ou à l'intérieur du véhicule de manière à nuire à sa stabilité ou à sa manœuvrabilité. Les provinces jouiront d'une période de formation préliminaire jusqu'en juillet 2005, à l'issue de laquelle les infractions seront punies d'amendes. Les infractions qui font planer une menace claire pour la sécurité sont immédiatement passibles d'une amende.

Relations entre les expéditeurs et les transporteurs — Compte tenu d'une capacité excédentaire très faible au sein de l'industrie, les entreprises de camionnage ont réussi à percevoir des suppléments au titre des délais d'attente excessifs des conducteurs, des hausses des prix du carburant et des assurances et même des coûts des mesures de sûreté à la frontière. Cette situation est liée à la vigueur de l'économie et à la capacité de l'industrie du camionnage à répondre à la demande de camions et de conducteurs.

Hausse de la valeur du dollar canadien — La hausse importante de la valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine a obligé de nombreux transporteurs à imposer une surtaxe monétaire à leurs clients.

Heures de service des conducteurs américains — La Federal Motor Carrier Safety Administration a jusqu'au 30 septembre 2005 pour établir un nouvel ensemble de règlements régissant les heures de service. L'administration a fait part de son intention d'étudier la possibilité d'une règle régissant l'utilisation d'enregistreurs de bord pour faire respecter la norme sur les heures de service. L'industrie canadienne souscrit à l'initiative prise par les États-Unis et incite vivement Transports Canada et les provinces à établir des règles de base pour harmoniser la norme canadienne sur la stratégie nord-américaine.

INFRASTRUCTURES

RÉSEAU ROUTIER

Le réseau routier du Canada s'étend sur plus de 1,4 million de kilomètres (selon l'équivalent deux voies) : 110 000 km d'autoroutes et de routes principales; 115 000 km de routes secondaires et d'autres artères routières; et plus de 1,2 million de kilomètres de rues urbaines et de chemins ruraux. Pour une ventilation du réseau routier du Canada par province, voir le tableau A7-1 de l'addenda.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Le camionnage joue un rôle important dans l'économie canadienne. Parmi les marchandises expédiées par camion, il y a des matières premières, des pièces et des produits finis. Cette industrie englobe les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les propriétaires-exploitants, les services de camionnage privés et les services de messageries. Dans l'ensemble, ce secteur a généré des recettes estimées à 54,7 milliards $ en 2003. Un certain nombre de facteurs permettent de différencier les entreprises de camionnage : la taille de leur parc de camions; les types de matériels qu'elles utilisent; la couverture géographique de leurs activités; les types de

SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont un nouveau domaine qui fait appel à des technologies de pointe ou « intelligentes » pour échanger des informations en temps réel, ce qui permet de réunir les usagers, les véhicules et les infrastructures. Cela permet d'utiliser plus efficacement les ressources disponibles en gérant la demande de transport[1].

Les principaux avantages des technologies STI se font sentir dans un certain nombre de domaines, notamment dans une amélioration de la sécurité du réseau de transport; une plus grande mobilité; une productivité économique accrue; une diminution des durée de trajet; une baisse des coûts pour les gouvernements, les voyageurs et les exploitants; un meilleur rendement énergétique; et une diminution des impacts sur l'environnement[2].

Deux exemples récents illustrent les avantages des technologies STI :

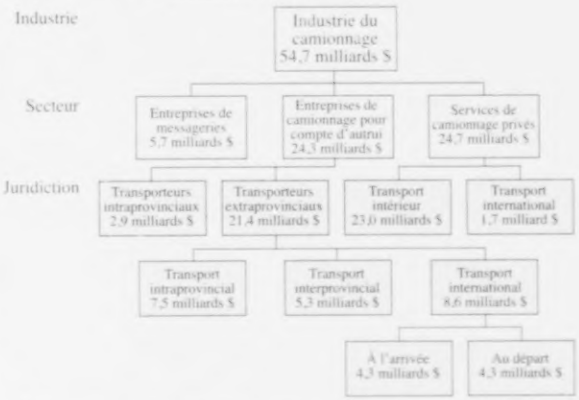
- ***Stations météo-route*** — Ce sont des stations météorologiques automatisées qui font appel à une combinaison de capteurs dans la chaussée, de systèmes de télécommunications et d'autres systèmes afin de fournir des informations en temps réel sur l'état des routes et les conditions météorologiques. Ces données permettent aux équipes chargées de l'entretien des routes de savoir quand et combien il leur faut épandre des produits chimiques de déglaçage à la surface de la chaussée. Cela rend la conduite hivernale moins dangereuse, réduit les coûts d'entretien des routes l'hiver en plus d'atténuer les effets nuisibles de ces produits chimiques sur l'environnement.
- ***Systèmes de gestion de la circulation*** — Un excellent exemple de ce type de système est le Système de gestion de la circulation autoroutière COMPASS, utilisé dans deux grands centres urbains de l'Ontario. La circulation est surveillée par l'usage intégré de capteurs dans la chaussée, de caméras télécommandées, de panneaux à messages variables et de centres de traitement des données, et les usagers de la route sont avisés à l'avance de l'état des routes. Les services d'intervention d'urgence peuvent également être avisés plus tôt des accidents de la circulation. Les systèmes de gestion de la circulation fournissent également des données sur la densité de la circulation, lesquelles peuvent à leur tour servir à planifier la circulation (c. à d. à tenir compte de la conception et à gérer le débit de la circulation). Des études ont prouvé que le système COMPASS a permis de réduire les retards globaux de 5,3 millions de véhicules-heures par an, de réduire la consommation de carburant de 11,3 millions de litres par an et les émissions de gaz à effet de serre de 3 100 tonnes par an[3].

Grâce à l'établissement d'un Plan des systèmes de transport intelligents (STI) pour le Canada, « En route vers la mobilité intelligente », le gouvernement fédéral s'emploie à sensibiliser les gens à ces technologies et à accélérer leur déploiement à travers tout le pays. Le plan reconnaît également l'importance d'activités de recherche et développement plus poussées dans ce domaine, et il a établi une démarche stratégique pour promouvoir l'échange et la commercialisation des connaissances glanées grâce aux projets de R et D sur les STI. Le tableau A7-2 de l'addenda donne un aperçu des projets qui ont bénéficié du financement du fédéral par le biais du volet STI du Programme stratégique d'infrastructures routières.

services qu'elles offrent; et les types de marchandises qu'elles transportent. Les activités de camionnage peuvent également être différenciées selon des axes juridictionnels. Les transporteurs qui offrent des services de camionnage interprovinciaux ou internationaux (extraprovinciaux) sont exclusivement de compétence fédérale; ceux qui n'exploitent des services que dans une province sont de compétence provinciale.

La figure 7-1 illustre la structure de l'industrie canadienne du camionnage et ses recettes en 2003.

FIGURE 7-1 : STRUCTURE ET RECETTES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE, 2003



Source : Statistique Canada, totalisations spéciales reposant sur l'Enquête ETTRM T4 et le cat. nº 50402 ; « Profil du camionnage privé au Canada » – I.P. Tardiff Associates, janvier 1998 ; « Canadian Courier Market Size, Structure and Fleet Analysis Study » – Infobase Marketing Inc., janvier 2001.

Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui offrent des services en charges complètes (CC) ou en charges partielles (CP) contre rémunération ou les deux types de services. Les services de camionnage pour compte d'autrui peuvent être subdivisés selon les types de marchandises transportées, comme les marchandises diverses, les biens ménagers, les liquides et les solides en vrac, les produits forestiers et autres marchandises spécialisées. En 2003, il y avait environ 9 600 entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada, contre 9 682 en 2002.

Selon le nombre total de véhicules dans leur parc (tracteurs/remorques), les dix plus importantes entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada[4] sont restées inchangées en 2004 par rapport à l'année d'avant. Il s'agit de : TransForce Income Fund, (Montréal, Québec, 8 100 véhicules); Trimac Transportation Services (Calgary, Alberta, 7 202 véhicules); Vitran Corporation (Toronto, Ontario, 6 126 véhicules); TransX (Winnipeg,

1 Innover par l'établissement de partenariats. Systèmes de transport intelligents – Plan de recherche et développement pour le Canada. Accords de contribution de R et D – Guide du demandeur, juin 2003.

2 Un Plan des systèmes de transport intelligents pour le Canada : En route vers la mobilité intelligente, novembre 1999.

3 Un Plan des systèmes de transport intelligents pour le Canada : En route vers la mobilité intelligente, novembre 1999.

4 Source : Today's Trucking, mars 2004.

Manitoba, 4 377 véhicules); S.H Transport (Kingston, Ontario, 4 310 véhicules); Challenger Motor Freight (Cambridge, Ontario, 4 248 véhicules); Robert Transport/Groupe Robert (Boucherville, Québec, 4 109 véhicules); Mullen Transportation Inc. (Aldersyde, Alberta, 4 072 véhicules); Paul's Hauling Group (Winnipeg, Manitoba, 3 795 véhicules); et Day & Ross Transportation Group (Hartland, Nouveau-Brunswick, 3 357 véhicules).

En 2004, il y a eu moins de changements dans l'industrie que les années précédentes (acquisitions, alliances stratégiques et fusions de transporteurs routiers). Toutefois, la plus grande entreprise de camionnage pour compte d'autrui du Canada, TransForce Income Fund de Montréal, a fait preuve d'une grande vigueur puisqu'elle s'est portée acquéreur d'un certain nombre d'autres entreprises. En janvier, elle a acheté Transport Georges Lacaille ltée, société qui se spécialise dans le transport de charges complètes au Québec, en Ontario et aux États-Unis. Installée à Carignan (Québec), Lacaille a engrangé des recettes de plus de 10 millions $ au cours de son dernier exercice financier. En février, TransForce a fait l'achat de Transport S.A.S. de Drummondville (Québec) et de Location S.A.S. inc. Le groupe S.A.S. a établi une solide présence dans le secteur transfrontalier du transport de charges complètes et a engrangé des recettes de plus de 11 millions $ au cours de son exercice le plus récent. TransForce a ensuite fait l'achat de Transpel (1994) en avril et de Highland Transport en août. Transpel, qui a son siège à Boucherville (Québec), se livre au transport de charges complètes spécialisées et a engrangé des recettes de plus de 33 millions $ au cours de son dernier exercice financier. Highland Transport, qui a son siège à Toronto et est l'un des plus importants transporteurs de charges complètes du Canada, exploitait également des installations à Montréal, Vancouver et Moncton. Sa présence dans le secteur des charges complètes couvre neuf provinces et plusieurs secteurs clés des États-Unis. Les recettes de Highland Transport au cours de son dernier exercice financier ont dépassé 125 millions $. Enfin, en septembre, TransForce s'est portée acquéreur de Ganeca Transport, société active dans le transport transfrontalier des charges complètes au départ de Saint Hyacinthe.

Les propriétaires-exploitants sont de petits exploitants indépendants qui possèdent ou qui louent leurs propres camions et remorques ou d'autres équipements à un transporteur ou qui travaillent directement pour un expéditeur. Ils offrent aux entreprises de camionnage une flexibilité d'exploitation accrue qui leur permet d'élargir ou, au contraire, de comprimer leur capacité selon l'évolution de la conjoncture. On dénombrait environ 35 100 propriétaires-exploitants au Canada en 2003, contre 35 085 en 2002.

Les services de messageries et les entreprises de livraison de colis font partie des activités de camionnage car ils exploitent des camions et qu'ils fournissent des services qui font concurrence à ceux que fournissent les entreprises pour compte d'autrui. Toutefois, le nombre de camions utilisés dans le secteur des messageries est relativement restreint, à hauteur d'environ 2 000, étant donné que la plupart des compagnies utilisent de petits fourgons grand volume, des automobiles et même des bicyclettes pour effectuer leurs livraisons. Parmi leurs services, il faut mentionner les envois le lendemain ou plus tard ou le même jour. En 2003, les services de messageries ont généré des recettes estimatives totales de 5,7 milliards $, moyennant un volume moyen de 2,3 millions de colis par jour. On recense environ 17 000 petites entreprises de messageries qui génèrent des recettes inférieures à 1 million $ par an. Même si ces petites entreprises représentent 97 % du nombre total de compagnies de messageries, elles ne concentrent que 14 % des recettes totales des services de messageries.

Les services de camionnage privés désignent le segment de l'industrie qui n'est pas comptabilisé dans les entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Il s'agit d'entreprises qui transportent leurs propres marchandises mais qui, de temps à autre, peuvent transporter les biens d'autrui moyennant rémunération. Étant donné que les camions sont exploités par quelqu'un qui travaille pour une industrie en dehors des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, la valeur du service ainsi fourni est saisie sous un autre segment hors camionnage des comptes nationaux (comme l'agriculture ou le secteur manufacturier). La plupart des entreprises qui sont propriétaires de leurs camions pour transporter leurs propres produits n'enregistrent normalement pas de recettes au titre de cette activité. L'estimation de 24,7 milliards $ au titre des services de camionnage privés doit donc être interprétée comme représentant les charges d'exploitation des camions de ces entreprises. Il faut ainsi faire preuve de prudence lorsqu'on utilise cette valeur estimative. Pour estimer la valeur des services de camionnage privés en 2003, on a appliqué les hausses ou les baisses de pourcentage du secteur des entreprises pour compte d'autrui depuis 1998 à la valeur des services de camionnage privés telle que calculée dans l'étude de janvier 1998, *Profil des services de camionnage privés au Canada*.

Autres désigne le segment de l'industrie qui utilise des camions pour transporter des marchandises à des fins non commerciales. Par exemple, une entreprise de construction utilise des camions et des remorques pour transporter des machines lourdes d'un chantier à un autre. Les administrations municipales, qui utilisent des camions comme plates-formes de matériels spécialisés pour le ramassage des ordures, l'émondage des arbres, le déneigement et la réparation des infrastructures, exploitent certains des parcs les plus importants de véhicules automobiles.

Le nombre annuel de faillites dans l'industrie du camionnage a régulièrement baissé depuis 2001, dernière année où il a augmenté. Le nombre de faillites a reculé de 14 % en 2002, de 9 % en 2003 et de 19 % en 2004. Ces baisses sont plus marquées que celles observées dans d'autres secteurs de l'économie.

Le tableau A7-3 de l'addenda illustre le nombre de faillites dans l'industrie du camionnage par rapport à l'économie dans son ensemble, par région, entre 2000 et 2004.

Sur le plan des recettes, les transporteurs de marchandises diverses ont continué de dominer le secteur du camionnage pour compte d'autrui, puisqu'ils ont concentré 63 % des recettes de ce segment en 2003. Les marchandises spécialisées ont représenté 17 % du total des recettes. Le tableau 7-1 compare les recettes des grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon les types de marchandises transportées entre 2001 et 2003.

TABLEAU 7-1 : RECETTES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LE SEGMENT DU MARCHÉ, 2001 – 2003[1]

	(millions de dollars)			% du total		
	2001	*2002*	*2003*	*2001*	*2002*	*2003*
Marchandises diverses	12 761,8	12 803,7	13 247,9	60,8	62,1	62,5
Déménageurs	629,1	599,8	505,2	3,0	2,9	2,4
Liquides en vrac	1 654,5	1 776,5	1 505,9	7,9	8,6	7,1
Solides en vrac	1 470,8	1 159,8	1 593,6	7,0	5,6	7,5
Produits forestiers	1 030,2	948,6	828,7	4,9	4,6	3,9
Autres produits spécialisés	3 456,3	3 329,4	3 523,0	16,5	16,1	16,6
Total	**21 002,8**	**20 617,8**	**21 204,3**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Note : « Autres produits spécialisés » désigne les véhicules automobiles, les machines lourdes, les machines agricoles, les animaux sur pied et d'autres produits.

1 Comprend les transporteurs pour compte d'autrui de taille moyenne et de grande taille, c'est-à-dire les transporteurs dont les recettes d'exploitation annuelles sont égales ou supérieures à 1 million $.

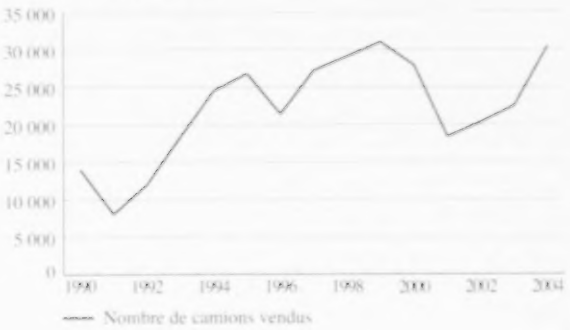
Source : Transports Canada, d'après l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de Statistique Canada, 2001 – 2003.

Le tableau 7-2 illustre les recettes des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon la taille du transporteur entre 2000 et 2003, telles que mesurées par quatre tranches de revenus annuels : 25 millions $ ou plus; de 12 millions $ à 25 millions $; de 1 million $ à 12 millions $; et moins de 1 million $. Même si les recettes globales ont plus que doublé depuis 1991, la part des recettes dans chacune des quatre catégories est demeurée relativement stable. Le tableau A7-4 de l'addenda montre les mêmes informations sur une plus longue durée.

Les ventes déclarées de camions de classe 8[5] accusent des fluctuations annuelles. Cela s'explique par un certain nombre de facteurs, notamment la rentabilité des transporteurs, la demande de services de camionnage et les politiques des transporteurs sur le remplacement de leur parc. La demande de nombreux services de camionnage a tendance à augmenter ou à diminuer selon la conjoncture du marché (l'économie dans son ensemble ou certains segments de l'économie), tandis que les fluctuations de la conjoncture du marché se manifestent généralement de façon plus marquée dans la demande finale de services de camionnage. À la suite du fléchissement de l'activité économique au Canada et aux États-Unis en 2001, les ventes de camions ont progressé chaque année, de 10,5 % en 2002, de 10,8 % en 2003 et de 34,8 % en 2004.

La figure 7-2 illustre les ventes de camions de classe 8 entre 1990 et 2004.

FIGURE 7-2 : VENTES DE CAMIONS DE CLASSE 8 AU CANADA, 1990 – 2004



Source : Association canadienne des constructeurs de véhicules.

TABLEAU 7-2 : RÉPARTITION DE L'ENSEMBLE DES RECETTES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI SELON LA TAILLE DES TRANSPORTEURS, 2000 – 2003[1]

	Petits transporteurs (moins de 1 million $)		*Transporteurs de taille moyenne (1-12 millions $)*		*Gros transporteurs (12-25 millions $)*		*Très gros transporteurs (plus de 25 millions $)*		*Total général*
Année	*Recettes (millions de dollars)*	*Part (% du total)*	*Recettes (millions de dollars)*	*Part (% du total)*	*Recettes (millions de dollars)*	*Part (% du total)*	*Recettes (millions de dollars)*	*Part (% du total)*	*Recettes (millions de dollars)*
2000	1 366	6,2	9 514	43,0	4 660	21,1	6 562	29,7	22 103
2001	1 512	6,3	11 277	47,1	4 506	18,8	6 662	27,8	23 758
2002	1 500	6,4	10 167	43,0	5 091	21,6	6 859	29,0	23 618
2003	1 550	6,4	10 057	41,3	5 561	22,8	7 186	29,5	24 354

Notes : Les recettes des petits transporteurs pour compte d'autrui en 2002 et 2003 sont des estimations.

1 Englobe les transporteurs pour compte d'autrui de marchandises qui engrangent des recettes annuelles d'au moins 30 000 $.

Sources : Transports Canada, selon les publications suivantes de Statistique Canada : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1990-1991, Supplément annuel (T3), 1994-1995, et Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1999-2003.

5 Camions dont le poids nominal brut dépasse 15 000 kg.

INDUSTRIE DE L'AUTOBUS/AUTOCAR

L'industrie canadienne de l'autobus/autocar comprend quatre secteurs principaux[6] : les services interurbains, les services d'affrètement/excursion, le transport scolaire et les transports en commun. La principale caractéristique qui distingue les exploitants de services interurbains et de services affrétés des autres secteurs de l'industrie de l'autobus/autocar est l'utilisation d'autocars (par opposition à des autobus scolaires ou à des autobus de transport en commun). Les secteurs du transport scolaire et des services interurbains/d'affrètement/excursion sont interdépendants et le régime de propriété recoupe des lignes sectorielles. Les transporteurs de tous les segments et de toutes les tailles offrent souvent un amalgame de services.

Exploitants de services interurbains réguliers — Ces transporteurs assurent essentiellement des services réguliers entre deux ou plusieurs zones urbaines. Ces services relient toutes les provinces et les territoires du Canada, à l'exception du Nunavut. Greyhound, qui est une filiale de Laidlaw International Inc., est le plus grand exploitant de services interurbains réguliers au Canada et le principal exploitant de services interurbains en Ontario et dans l'Ouest. Le plus important exploitant de services interurbains à l'Est de l'Ontario est le Groupe Orléans, qui exploite des services au Québec sous la raison sociale d'Orléans Express et dans les Maritimes sous la raison sociale d'Acadian Lines. Coach Canada assure des services réguliers dans le couloir Montréal–Toronto–Niagara. Parmi les autres exploitants de services réguliers, il faut mentionner la Saskatchewan Transportation Company et Ontario Northland (qui sont toutes les deux des sociétés d'État), DRL (Terre-Neuve et Nouvelle-Écosse) et Les Autobus Maheux et Intercar (tous deux du Québec). La plupart des exploitants de services interurbains réguliers offrent également certains services affrétés.

Exploitants de services d'affrètement/excursion — Les services d'affrètement se caractérisent par la location à une personne ou à un groupe d'un autocar à bord duquel tous les passagers embarquent et débarquent au même endroit. Les exploitants d'excursions offrent essentiellement des services d'excursion sur des itinéraires fixes et vendent des sièges individuels. Les services de navette assurent principalement la desserte des aéroports et des gares ferroviaires. Parmi les gros exploitants de services d'affrètement/excursion, mentionnons Brewster Transportation & Tours, Pacific Western Transportation Ltd. et Coach Canada. Un seul et même transporteur assure fréquemment des services d'affrètement et de navette, et il n'est pas rare que les transporteurs appartenant à ce groupe assurent également des services de transport scolaire.

Transport scolaire — Les exploitants de services de transport scolaire assurent le transport des élèves entre la maison et l'école. La plupart des exploitants de services de transport scolaire assurent également certains services d'affrètement. Laidlaw est le plus important exploitant de services de transport scolaire au Canada.

Services de transport en commun — Toutes les principales villes du Canada offrent des services de transport en commun. Près de 20 millions de personnes ont accès à des services à horaire fixe de transport en commun, sur 2 600 itinéraires à travers tout le Canada desservis au moyen d'autobus, d'autocars, de trolleybus, de véhicules légers sur rail et de trains de banlieue. Les gouvernements municipaux, fédéral et provinciaux octroient des subventions d'exploitation et d'immobilisations aux commissions de transport en commun. Certaines commissions de transport en commun offrent aussi des services de transport scolaire et des services d'affrètement ainsi que des services de transport adapté.

TRANSPORT PAR AUTOCAR

Ensemble, les quelque 1 500 exploitants qui forment l'industrie canadienne de l'autocar transportent plus de 1,5 milliard de passagers par an. En 2003, l'industrie de l'autocar a généré pour près de 7,5 milliards $ de recettes totales, ce qui comprend les subventions d'exploitation et d'immobilisations de l'État. On peut analyser cette industrie par segment (c. à d. selon le type d'activités définies dans le SCIAN) ou selon le type de service offert.

Segment des services d'autobus (SCIAN) — En 2003, les services de transport en commun ont été de loin le secteur le plus important, avec près de 67 % des recettes totales de l'industrie (y compris des subventions gouvernementales), ou 49 % des recettes, si l'on exclut les subventions gouvernementales. Les subventions d'exploitation et d'immobilisations des gouvernements ont représenté 54 % des recettes totales des services de transport en commun, alors qu'une fraction de leurs recettes proviennent d'autres types de services d'autobus.

Le service de transport scolaire s'est classé deuxième, avec 31 % des recettes totales de l'industrie. Les exploitants de services interurbains et de services d'affrètement et de navette se sont classés au troisième rang. Pratiquement tous ces exploitants, peu importe leur type d'activités principal, ont offert d'autres types de services, ce qui témoigne du caractère hétérogène de cette industrie.

Types de services d'autobus — Étant donné que la plupart des compagnies d'autobus offrent un amalgame de services, l'analyse selon le type de services permet de se faire une meilleure idée de l'évolution de ce secteur qu'une analyse de la croissance dans chaque catégorie du SCIAN.

6 Le Canada utilise le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) depuis 1997. Le SCIAN ventile l'industrie du transport par autobus/autocar en six segments : les commissions de transport en commun; le transport interurbain et rural par autobus (interurbain à horaire fixe); le transport scolaire et d'employés par autobus; l'industrie du transport nolisé par autocar; autre transport terrestre de passagers (service de navette); et le transport panoramique/touristique.

Dans l'ensemble, l'industrie de l'autobus a progressé de 5,3 milliards $ en 1996 à 7,5 milliards $ en 2003, soit un taux de croissance annuelle moyen de près de 5 %. Toutefois, cette croissance a été inégalement répartie parmi les différents services, oscillant entre 2,5 % pour « la livraison rapide des colis » et 7,4 % pour les services « d'affrètement, de navette et d'excursion », qui ont enregistré les meilleurs résultats parmi les différents types de services durant cette période.

Les recettes des types de services ont été plus élevées depuis 2001, grâce à une nouvelle enquête sur le transport en autobus qui a porté sur un plus grand nombre d'entreprises[7]. Sur le plan des passagers transportés, les services de transport en commun (y compris les exploitants de services de transport urbain et d'autres exploitants qui offrent les mêmes types de services) ont transporté 1,656 milliard de passagers en 2003, soit une hausse de 2 % par rapport à 2002. Les exploitants de services interurbains ont transporté pour leur part 14 millions de passagers en 2003, soit une baisse de 7,3 % par rapport à 2002. Le tableau 7-3 illustre les recettes des différents services d'autobus entre 1996 et 2003.

TABLEAU 7-3 : RECETTES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT EN AUTOBUS SELON LE TYPE DE SERVICE, 1996 – 2003

(millions de dollars)

	1996	*1997*	*1998*	*1999*	*2000*	*2001*[1]	*2002*	*2003*[2]
Nombre d'entreprises	898	877	1 110	1 062	968	1 813	1 715	1 497
Type de service								
Transport en commun	1 574	1 672	1 694	1 817	1 956	2 092	2 234	2 317
Transport scolaire	832	826	894	915	964	1 112	1 220	1 233
Services d'affrètement, de navette et d'excursion	334	316	369	352	449	469	506	552
Services interurbains réguliers	248	241	240	236	271	332	329	319
Autres recettes passagers/ d'exploitation	196	191	216	219	225	246	283	197
Livraison exprès de colis	85	79	87	88	96	98	100	101
Total (à l'exclusions des subventions gouvernementales)	3 269	3 326	3 499	3 627	3 961	4 349	4 672	4 719
Subventions gouvernementales[3]	2 056	2 137	2 386	2 562	2 271	2 355	2 440	2 774
Total	5 326	5 463	5 885	6 189	6 231	6 703	7 112	7 493

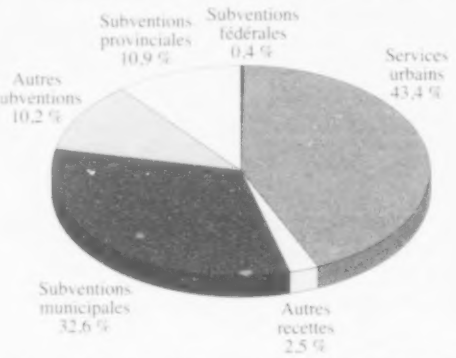
1. De 1996 à 2000 : comprend les exploitants dont les recettes annuelles sont supérieures à 200 000 $. 2001-2003 : nouvelle enquête « sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain » de Statistique Canada, qui porte sur toutes les entreprises d'autobus.
2. Données préliminaires de 2003.
3. Comprend les subventions d'exploitation et d'immobilisations au titre des transports urbains.

Source : Transports Canada, d'après les données de Statistique Canada, Statistiques sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain, cat. nº 53-223, et Statistique Canada, nouvelle enquête « sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain » de 2001, 2002 et 2003, totalisation spéciale répondant sur le SCIAN et les données de l'Association canadienne des transports urbains (ACTU).

TRANSPORT EN COMMUN

En 2003, les exploitants de services de transport en commun ont engrangé des recettes de 5 milliards $, soit une hausse de 8 % par rapport à 2002. Les subventions gouvernementales demeurent la principale source des recettes, à hauteur de 54 % du total. Viennent ensuite les services de transport en commun, à hauteur de 43 %. Entre 1996 et 2003, les recettes d'exploitation des commissions de transport en commun ont progressé au rythme annuel moyen de 5,1 %, alors que les subventions de l'État ont augmenté au rythme moyen de 4,0 %. Il s'ensuit que la part des subventions de l'État dans les recettes totales des commissions de transport en commun a reculé de 56 % à 54 % durant cette période. Le tableau A7 5 de l'addenda illustre les services payants offerts par les exploitants de services de transport en commun durant la période 1996-2003. La figure 7-3 illustre la provenance des recettes des exploitants de services de transport en commun en 2003.

FIGURE 7-3 : RECETTES TOTALES SELON LA PROVENANCE – SECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN, 2003



Note : « Autres » englobe les services d'affrètement, de transport scolaire et d'autres services de transport des passagers.

Source : Totalisations de Transports Canada d'après les données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).

Les usagers des transports en commun ont diminué au début des années 1990, pour atteindre un plancher de 1,353 milliard de passagers en 1996. Depuis lors (à part une légère baisse enregistrée en 2001), le nombre d'usagers a régulièrement augmenté, pour atteindre 1,560 milliard en 2003, soit le plus haut niveau enregistré depuis 20 ans. De même, la distance parcourue par les véhicules du transport en commun a fait un bond, pour passer de 716,4 millions à 877 millions de véhicules-kilomètres entre 1996 et 2003. Cela représente une hausse annuelle moyenne de 3 %.

Le parc de véhicules de transport en commun a lui aussi augmenté durant cette période au taux annuel moyen de 2 %, pour passer de 13 049 à 14 970 véhicules

7 Entre 1994 et 2000, l'enquête sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain ne visait que les entreprises dont les recettes brutes annuelles se chiffraient à au moins 200 000 $. Depuis 2001, la nouvelle enquête sur le transport des voyageurs par autobus vise toutes les entreprises qui comptent au moins un établissement offrant des services d'autobus et de transport en commun.

en 2003. Le changement majeur survenu dans la composition du parc a été le remplacement des autobus classiques par des autobus plus accessibles à plancher surbaissé, dont le nombre est passé de 499 en 1996 à 4 347 en 2003 (voir tableaux A7-6 à A7-8 de l'addenda pour d'autres précisions sur les recettes des exploitants de services de transport en commun, le nombre d'usagers et la composition du parc).

La figure 7-4 illustre les recettes totales du secteur des transports en commun selon la provenance en 2003.

FIGURE 7-4 : TENDANCE À LONG TERME DES TRANSPORTS EN COMMUN, 1982 – 2003

Source : Statistique Canada, « Statistiques sur le transport des voyageurs par autobus et sur le transport urbain », cat. nº 53-215; totalisations spéciales reposant sur les données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).

TABLEAU 7-4 : RÉPARTITION DES ACTIVITÉS DES VÉHICULES SELON LE TYPE DE CARROSSERIE, 2003

		Camions légers/fourgonnettes					
	Voitures/familiales	*Fourgonnettes*	*Util.-sport*	*Camionnettes*	*Total partiel*	*Autre*	***Total***
Véhicules (millions)	11,1	2,2	1,5	2,7	6,4	0,1	**17,5**
Part en %	63,3	12,6	8,4	15,5	36,4	0,3	**100,0**
Véhicules-km (milliards)	170,7	41,7	26,6	45,6	113,9	1,0	**285,6**
Part en %	59,8	14,6	9,3	16,0	39,9	0,4	**100,0**
Passagers-km (milliards)	270,2	78,8	42,6	69,7	191,1	1,3	**462,6**
Part en %	58,4	17,0	9,2	15,1	41,3	0,3	**100,0**
Litres de carburant (milliards)	17,5	5,5	3,2	6,7	15,5	0,1	**33,1**
Part en %	52,8	16,7	9,7	20,4	46,8	0,4	**100,0**
Distance parcourue (milliers de km)	15,4	19,0	18,1	16,9	17,9	19,0	**16,3**
Personnes par véhicule	1,58	1,89	1,60	1,53	1,68	1,34	**1,62**
Consommation de carburant (l/100 km)	10,2	13,2	12,1	14,8	13,6	13,3	**11,6**

Note : Les chiffres ne tiennent pas compte des territoires. Il se peut que certains totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ceux-ci ayant été arrondis.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2003.

TRANSPORT DES PASSAGERS

PARC DE VÉHICULES LÉGERS ET UTILISATION

Selon l'Enquête sur les véhicules au Canada de 2003, 17,5 millions de véhicules légers étaient immatriculés dans les dix provinces (les données se rapportent aux véhicules d'une masse brute inférieure à 4 500 kg). Sur ce nombre, 11,1 millions étaient des voitures de tourisme et des familiales, 2,2 millions, des fourgonnettes, 1,5 million, des véhicules utilitaires sport (VUS), et 2,7 millions, des camionnettes. En tant que groupe, les camions légers et les fourgonnettes représentaient 36 % du parc de véhicules légers. Comme en témoigne le tableau 7-4, les voitures et les familiales ont parcouru environ 171 milliards de véhicules-kilomètres, ou 60 % du total, tandis que les fourgonnettes et les camions légers en ont parcouru 114 milliards, ou 40 % du total. Cependant, les fourgonnettes et les camions légers ont parcouru en moyenne environ 18 000 km par an, soit 16 % de plus que les 15 400 km parcourus par les voitures de tourisme et les familiales. Les fourgonnettes et les camions légers ont également enregistré un taux d'occupation légèrement supérieur à celui des voitures de tourisme, représentant environ 41 % des passagers-kilomètres des véhicules légers. Cela donne un taux d'occupation moyen de 1,68 personne par camion léger ou par fourgonnette, contre 1,58 par voiture ou familiale.

On a constaté un écart important dans la consommation de carburant entre les voitures de tourisme et les camions et fourgonnettes plus lourds. La consommation de carburant des voitures de tourisme et des familiales a été en moyenne de 10 l/100 km, soit environ 25 % de moins que celle des fourgonnettes et des camions légers, qui s'est chiffrée à 13,6 l/100 km.

À quelques exceptions près, la répartition des véhicules légers, des véhicules-kilomètres et des passagers-kilomètres par province/territoire a été généralement proportionnelle à celle de la population. Sur le plan de la motorisation (nombre de véhicules par habitant), la plupart des administrations se sont situées autour de la moyenne nationale, qui est d'environ 550 véhicules par tranche de 1 000 habitants. L'Alberta, la Saskatchewan et le Yukon ont fait exception à la règle, leurs taux étant supérieurs de 10 % à cette moyenne, de même que Terre-Neuve et Labrador et les deux autres territoires, dont le taux a été au moins inférieur de 13 % à la moyenne. L'utilisation annuelle moyenne des véhicules a été de 16 300 km à l'échelle nationale, oscillant entre environ 14 200 km à Terre-Neuve et en Colombie-Britannique et 19 200 km en Nouvelle-Écosse. La moyenne au Nunavut a été inférieure à 9 000 km par an. Le taux d'occupation moyen des véhicules a été proche de la moyenne nationale, soit 1,6 personne par véhicule. La consommation

moyenne de carburant des véhicules légers a oscillé entre un plancher de 10,9 l/100 km en Nouvelle-Écosse et un plafond de 12,6 l/100 km à l'Île-du-Prince-Édouard.

Le tableau 7-5 fournit des statistiques sur les véhicules légers par province et territoire en 2003.

Le tableau 7-6 illustre la répartition des buts des déplacements des véhicules légers. Le but le plus fréquemment mentionné était d'aller faire des courses ou du magasinage, puisqu'il a intéressé près de 74 milliards de véhicules-kilomètres ou 26 % du total des kilomètres parcourus. Les déplacements pour se rendre au travail ou à l'école et en revenir ont représenté près de 24 % des véhicules-kilomètres, alors que les loisirs et autres activités connexes ont représenté 18 % du total. Le solde, soit 18,7 %, concernait tous les autres déplacements sans rapport avec le travail. L'utilisation des véhicules dans le cadre d'un emploi a représenté près de 40 milliards de véhicules-kilomètres, soit 13,6 % du total des kilomètres parcourus par les véhicules légers. Le ramassage et la livraison de marchandises ont représenté 28 % de ce total (près de 4 % des véhicules-kilomètres des véhicules légers). Les appels de service ont ajouté près de 21 % (2,8 %) alors que tous les autres buts d'ordre professionnel ont représenté le solde (7 %).

TABLEAU 7-6 : BUTS DES DÉPLACEMENTS DES VÉHICULES LÉGERS, 2003

Activité (à destination ou en provenance)	*Véhicules-km (milliards)*	*Part en %*
Travail ou école	67,3	23,5
Courses ou magasinage	73,6	25,8
Loisirs ou activités sociales	52,3	18,3
Autre	53,5	18,7
(professionnelle) ramassage ou livraison de marchandises	10,8	3,8
(professionnelle) aller-retour pour un appel de service	8,1	2,8
(professionnelle) autre but professionnel	20,0	7,0
	285,6	**100,0**

Note : Ces chiffres excluent les territoires.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2003.

TABLEAU 7-5 : STATISTIQUES SUR LES VÉHICULES LÉGERS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2003

					Moyennes			
	Véhicules (milliers)	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Passagers-kilomètres (milliards)*	*Litres de carburant achetés (milliards)*	*Véhicules par tranche de 1 000 habitants*	*Distance moyenne parcourue (milliers)*	*Passagers par véhicule*	*Consommation moyenne de carburant (l/100 km)*
Terre-Neuve et Labrador	247	3,5	6,3	0,4	478	14,2	1,8	11,3
Île-du-Prince-Édouard	73	1,3	2,1	0,2	533	17,5	1,6	12,6
Nouvelle-Écosse	520	10,0	17,7	1,1	555	19,2	1,8	10,9
Nouveau-Brunswick	437	7,7	12,8	0,9	582	17,6	1,7	12,2
Québec	4 100	69,0	105,0	8,0	544	16,8	1,6	11,6
Ontario	6 580	105,9	169,0	11,9	529	16,2	1,6	11,2
Manitoba	589	11,0	18,9	1,3	504	18,7	1,7	11,8
Saskatchewan	622	10,9	19,7	1,2	625	17,5	1,8	11,1
Alberta	2 056	34,0	55,1	4,1	642	16,5	1,6	12,0
Colombie-Britannique	2 287	32,4	53,2	4,0	545	14,2	1,6	12,3
Yukon	23	0,4	N/D	N/D	741	15,8	N/D	N/D
Territoires du Nord-Ouest	20	0,3	N/D	N/D	459	14,6	N/D	N/D
Nunavut	3	0,02	N/D	N/D	97	8,6	N/D	N/D
Canada	**17 528**	**286,3**	**462,6**	**33,1**	**549**	**16,3**	**1,6**	**11,5**
Percentage distribution								
Terre-Neuve et Labrador	1,4	1,2	1,4	1,2	87,2	87,0	110,3	98,1
Île-du-Prince-Édouard	0,4	0,4	0,5	0,5	97,1	106,9	101,1	108,8
Nouvelle-Écosse	3,0	3,5	3,8	3,3	101,1	117,3	110,1	94,1
Nouveau-Brunswick	2,5	2,7	2,8	2,8	106,1	107,7	103,1	105,4
Québec	23,4	24,1	23,3	24,3	99,1	103,0	96,8	100,8
Ontario	37,4	37,0	36,5	35,9	96,3	99,0	98,7	97,1
Manitoba	3,4	3,8	4,1	3,9	91,8	114,4	106,0	102,4
Saskatchewan	3,5	3,8	4,3	3,7	113,9	107,1	112,0	96,1
Alberta	11,7	11,9	11,9	12,3	117,0	101,1	100,3	103,7
Colombie-Britannique	13,0	11,3	11,5	12,1	99,3	86,7	101,6	106,9
Yukon	0,1	0,1	N/D	N/D	135,1	96,9	N/D	N/D
Territoires du Nord-Ouest	0,1	0,1	N/D	N/D	83,7	89,2	N/D	N/D
Nunavut	0,02	0,01	N/D	N/D	17,6	52,8	N/D	N/D
Canada	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Notes : N/D = non disponible. Il se peut que certains totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ceux-ci ayant été arrondis.
À cause d'une grande variabilité des estimations sur les passagers-kilomètres et les achats de carburant à l'échelle provinciale/territoriale, les chiffres relatifs à la consommation moyenne de carburant doivent être interprétés avec circonspection.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2003.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

PARC DE POIDS LOURDS PAR PROVINCE/TERRITOIRE

L'Enquête sur les véhicules au Canada fournit également des renseignements sur le parc de poids lourds et leurs caractéristiques d'utilisation. Comme l'illustre le tableau 7-7, il y avait plus de 580 000 camions immatriculés d'une masse brute égale ou supérieure à 4 500 kg en 2003. Ce parc comprenait 322 000 camions de taille moyenne, d'une masse se situant entre 4 500 et 15 000 kg, et 279 000 camions de classe 8 (poids lourds) d'une masse supérieure à 15 000 kg. Les trois quarts des poids lourds étaient concentrés dans trois provinces, l'Ontario (37 %), l'Alberta (24 %) et le Québec (13 %). Près de 90 % du parc de camions de taille moyenne étaient concentrés dans cinq provinces. La répartition des véhicules-kilomètres a lourdement penché en faveur des poids lourds, avec plus de 18 milliards de véhicules-kilomètres parcourus en 2003, contre 6,2 milliards pour les camions de taille moyenne. La répartition des véhicules-kilomètres des poids lourds a été encore plus concentrée, puisque l'Ontario, l'Alberta et le Québec confondus ont représenté plus de 80 % des kilomètres parcourus.

Compte tenu du nombre de camions analogues et de la différence colossale dans les véhicules-kilomètres parcourus, il n'est pas étonnant que la distance moyenne parcourue par camion en 2003 ait été nettement supérieure pour les poids lourds que pour les camions de taille moyenne. En moyenne, les poids lourds ont parcouru près de 67 000 km par an, soit près de 3,5 fois plus que les 19 000 km parcourus par les camions de taille moyenne. Par province, l'écart dans le nombre moyen de kilomètres parcourus par les poids lourds est aussi considérable, puisqu'il varie d'un plancher de 15 000 km par véhicule à l'Île-du-Prince-Édouard à un plafond de 96 000 km par véhicule au Québec. L'utilisation des camions de taille moyenne dans l'ensemble des provinces et territoires a elle aussi affiché de grands écarts, oscillant entre un plancher d'à peine 8 000 km à l'Île-du-Prince-Édouard (6 000 au Nunavut) et un plafond de plus de 26 000 km en Ontario.

CONFIGURATION DES POIDS LOURDS

Le tableau 7-8 donne un point de vue différent sur le parc de poids lourds/camions de taille moyenne en fonction de leur configuration. Dans les dix provinces, on a recensé 375 000 camions porteurs immatriculés (ce qui signifie que le bloc-moteur et la caisse destinée au

TABLEAU 7-7 : STATISTIQUES SUR LE PARC DE POIDS LOURDS PAR PROVINCE/TERRITOIRE, 2003

	Véhicules (milliers)		Véhicules-km (millions)		Répartition procentuelle			
					Véhicules		Véhicules-km	
	Moyens	Lourds	Moyens	Lourds	Moyens	Lourds	Moyens	Lourds
Terre-Neuve et Labrador	3,3	2,6	50	143	1,0	0,9	0,8	0,8
Île-du-Prince-Édouard	1,6	2,5	12	37	0,5	0,9	0,2	0,2
Nova Scotia	7,6	7,4	154	362	2,4	2,7	2,5	1,9
Nouvelle-Écosse	5,1	3,7	91	74	1,6	1,3	1,5	0,4
Québec	48,6	37,2	1 108	3 579	15,1	13,3	18,0	19,3
Ontario	69,3	104,0	1 826	8 031	21,5	37,3	29,6	43,3
Manitoba	9,3	13,2	148	1 069	2,9	4,8	2,4	5,8
Saskatchewan	36,5	23,5	295	1 011	11,3	8,5	4,8	5,4
Alberta	81,6	68,1	1 345	3 693	25,3	24,4	21,8	19,9
Colombie-Britannique	57,7	13,8	1 117	391	17,9	5,0	18,1	2,1
Yukon	0,9	1,2	11	110	0,3	0,4	0,2	0,6
Territoires du Nord-Ouest	0,5	1,3	7	67	0,1	0,4	0,1	0,4
Nunavut	0,2	0,1	1	1	0,05	0,03	0,02	0,01
Canada	**322,0**	**278,6**	**6 164**	**18 568**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Notes : Les camions de taille moyenne ont une masse brute qui se situe entre 4,5 et 15 tonnes; les poids lourds ont pour leur part une masse brute égale ou supérieure à 15 tonnes.
Il se peut que certains totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ceux-ci ayant été arrondis.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, Moyennes annuelles de 2003

TABLEAU 7-8 : STATISTIQUES SUR LES POIDS LOURDS, SELON LA CONFIGURATION, 2003

	Véhicules		Véhicules-km		Carburant (L)		Distance moyenne parcourue	Consommation de carburant
	(milliers)	Part	(milliards)	Part	(milliards)	Part	(milliers de km)	(L/100 km)
Camion porteur	376	62,8	8,0	32,4	2,5	28,4	21,2	31,9
Semi-remorque	169	28,0	15,7	63,2	6,1	68,8	92,7	39,6
Autre	55	9,2	1,0	4,5	0,2	2,7	20,0	22,1
Poids lourds	600	100,0	24,7	100,0	8,9	100,0	41,1	36,3

Notes : Les chiffres excluent les territoires et les autobus/autocars. Il se peut que certains totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ceux-ci ayant été arrondis.

Source : Enquête sur les véhicules au Canada, 2003

transport des marchandises reposent sur le même châssis), 170 000 semi-remorques (c. à d. que l'unité motrice tracte la remorque qui ne fait pas partie de l'unité) et environ 55 000 véhicules classés comme autres véhicules. Alors que les tracteurs semi-remorques représentaient à peine 30 % du parc, ils ont concentré près des deux tiers des véhicules-kilomètres parcourus par les camions, soit 15,5 milliards. À nouveau, cette tendance s'explique par l'énorme écart dans la distance moyenne parcourue par véhicule. Les camions porteurs ont parcouru un peu plus de 20 000 km par an, alors que les semi-remorques en ont parcouru plus de 90 000. La consommation de carburant des poids lourds s'est chiffrée en moyenne à 36 l/100 km, les camions porteurs consommant en moyenne 32 l/100 km et les semi-remorques, près de 40 l/100 km.

Le tableau 7-9 fournit d'autres précisions sur la configuration des poids lourds. Les camions de taille moyenne étaient pour la plupart des camions porteurs qui ont assuré près de 80 % des kilomètres parcourus. En revanche, les poids lourds étaient dominés par diverses combinaisons de tracteurs semi-remorques, la configuration la plus populaire étant celle d'un tracteur et d'une semi-remorque (le camion classique à 18 roues), qui a représenté près de 70 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds. Les camions porteurs ont parcouru à peine 14 % des véhicules-kilomètres parcourus par les poids lourds.

TABLEAU 7-9 : VÉHICULES-KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES DIFFÉRENTS TYPES DE VÉHICULES, 2003

	Taille moyenne (%)	*Poids lourds* (%)
Camion porteur	79,3	14,2
Tracteur seulement	0,1	3,1
Tracteur et une remorque	3,9	72,0
Tracteur et deux remorques	-	9,0
Tracteur et trois remorques	-	0,0
Autre	16,8	1,6
Total des véhicules-km (milliards)	**6,1**	**18,4**

Note : Ces chiffres excluent les territoires.

Source : *Enquête sur les véhicules au Canada, 2003*

Le tableau 7-10 illustre les utilisations types des camions de taille moyenne et des poids lourds. Les camions de taille moyenne ont été affectés à tout un éventail d'utilisations : le transport de marchandises ou d'équipements, qui est une utilisation classique, a représenté environ 62 % des véhicules-kilomètres parcourus, alors que les fonctions sans rapport avec le transport de marchandises, comme les appels de service, ont représenté 33 % des véhicules-kilomètres. Ces dernières fonctions témoignent du fait que les camions de taille moyenne n'ont pas été exclusivement affectés à des activités de transport pour le compte d'autrui ou à des services de camionnage privés. Sur les 6,1 milliards de véhicules-kilomètres parcourus par les camions de taille moyenne dans les dix provinces, près de 5 % l'ont été à vide.

TABLEAU 7-10 : UTILISATION DES VÉHICULES LOURDS, 2003

	Camions de taille moyenne		*Poids lourds*	
	Véhicules-kilomètres (milliards)	*Part (%)*	*Véhicules-kilomètres (milliards)*	*Part (%)*
Transport de marchandises/ équipements	3,8	62	14,7	80
Parcours à vide	0,3	5	2,4	13
Autre	2,0	33	1,3	7
Total	**6,1**	**100**	**18,4**	**100**

Note : Ces chiffres excluent les territoires.

Source : *Enquête sur les véhicules au Canada, 2003*

Pour leur part, les poids lourds ont été affectés au rôle qui leur est classiquement dévolu et qui consiste à transporter des marchandises ou des équipements, rôle qui a concentré près de 80 % des véhicules-kilomètres. Moins de 10 % des véhicules-kilomètres parcourus l'ont été à d'autres fins professionnelles et environ 13 % l'ont été à vide.

TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

TRAFIC PAR SECTEUR

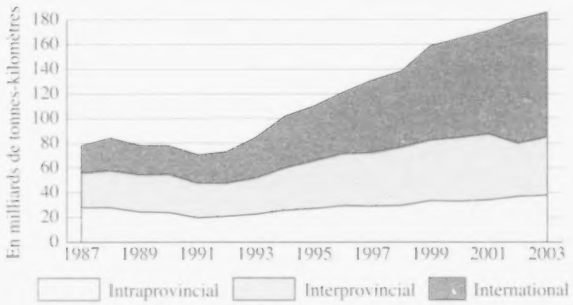
Après un ralentissement attribuable à la récession des années 1990-1992, le trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui[8] est passé de 84,6 à 185,0 milliards de tonnes-kilomètres de 1993 à 2003. C'est le secteur du transport transfrontalier qui a dominé la scène, avec un taux de croissance annuel moyen de 11,4 %, soit plus de deux fois le taux de croissance des activités de camionnage intérieures, qui a été de 5,5 %. Ces dernières comprennent les activités intraprovinciales et interprovinciales, qui ont connu des taux de croissance respectifs de 4,4 % et de 6,3 % par an.

Sur le plan de la valeur, environ 63 % du commerce entre le Canada et les États-Unis a été assuré par camion en 2003. Les produits expédiés par camion en provenance ou à destination des États-Unis se sont chiffrés à 335 milliards $, les exportations figurant pour 173 milliards $ dans ce total. Selon les données préliminaires sur les échanges en 2004, la valeur des marchandises transportées par camion à destination des États-Unis a augmenté de 6 %, mais celle des transports inverses a progressé de moins de 1 %. Des facteurs tels que les incertitudes causées aux États-Unis par la guerre en Iraq, le prix élevé des carburants et le resserrement des mesures de sûreté aux postes de douane depuis septembre 2001 ont peut-être contribué en 2003 au ralentissement de la croissance du camionnage en se conjuguant à une appréciation du dollar canadien, par suite de laquelle les produits canadiens coûtaient relativement plus cher aux consommateurs américains.

8 Entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada qui ont engrangé des recettes d'exploitation annuelles d'au moins 1 million $.

La figure 7-5 illustre la croissance du trafic des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui entre 1987 et 2003. Le tableau A7-9 de l'addenda contient les données de la figure sous forme de tableau.

FIGURE 7-5 : TRAFIC DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, 1987 – 2003



Note : Entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui ont engrangé des recettes d'exploitation annuelles d'au moins 0,5 million $ (1988-1989) et d'au moins 1 million $ (1990-2003).

Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, nº 53-222 au catalogue, et Totalisations spéciales.

Produits et courants de camionnage

En 2003, le trafic intérieur et transfrontalier des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui a généré des recettes de 8,8 et de 8,0 milliards $ respectivement. Six groupes de produits ont représenté 82 % des recettes tirées du transport, soit les produits manufacturés (26 %), les denrées alimentaires (17 %), les produits forestiers (13 %), les produits métalliques et sidérurgiques (9 %), les produits automobiles et de transport (8 %) et les produits en plastique et produits chimiques (8 %). Sur le plan du volume, mesuré en tonnes-kilomètres, ces mêmes groupes de produits ont dominé dans la même proportion, ayant représenté 82 % du total.

L'Ontario a dominé tous les secteurs du marché du camionnage en concentrant 36 % des activités intraprovinciales, 34 % des activités interprovinciales et 45 % du trafic transfrontalier assuré par camion. À l'échelle interprovinciale, les mouvements les plus nombreux ont eu lieu entre l'Ontario et le Québec (11,7 milliards de tonnes-kilomètres), soit près de 22 % du volume total des échanges interprovinciaux assurés par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Dans le secteur du transport transfrontalier, les volumes de circulation les plus importants ont été entre l'Ontario et le Centre des États-Unis (19,3 milliards de tonnes-kilomètres) et entre l'Ontario et le Sud des États-Unis (12,7 milliards de tonnes-kilomètres). Pour d'autres précisions sur les volumes et les courants de camionnage, voir les tableaux A7-10 à A7-13 de l'addenda.

Activités à la frontière entre le Canada et les États-Unis

Le nombre de poids lourds qui ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis a augmenté de près de 2 % en 2004. Il a ainsi retrouvé son niveau de 2002, qui était de près de 13,5 millions de véhicules (circulation dans les deux sens), mais a été inférieur au nombre record de 13,6 millions de véhicules de l'an 2000 pour une quatrième année de suite. La stabilisation des activités traduit probablement l'incertitude économique qui persiste depuis le 11 septembre 2001 et la forte appréciation du dollar canadien en 2004. Le nombre de voitures qui ont franchi la frontière a diminué de 1 % par rapport à 2003 pour tomber à moins de 60 millions de voitures, niveau le plus bas depuis 1986.

Les tableaux A7-14 et A7-15 de l'addenda comparent le niveau d'activités aux 20 plus importants postes frontaliers entre 2000 et 2004 pour les véhicules lourds et de tourisme respectivement.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

Industrie du camionnage

En 2003, les recettes des entreprises de camionnage ont progressé de 6,7 % pour s'établir à 21 milliards $, soit juste en dessous de la moyenne annuelle de 6,9 % enregistrée entre 1998 et 2003. Les tarifs de camionnage ont augmenté en moyenne de 2,9 % et la production a progressé d'environ 3,1 %, contre une hausse annuelle moyenne de 4,3 % durant la période 1998-2003. Le trafic intérieur comme le trafic transfrontalier se sont remis des baisses enregistrées en 2002, puisqu'ils ont augmenté respectivement de 0,8 % et de 4,5 %.

La productivité totale des facteurs dans l'industrie du camionnage a reculé de 0,9 % en 2003. Cette deuxième baisse d'affilée de la productivité a réduit les gains de productivité annuels à moins de 1 % par rapport à la période 1998-2003. Les coûts unitaires ont augmenté de 4 % en 2003, soit plus que la hausse annuelle moyenne de 2,4 % enregistrée depuis 1998.

En 2003, le ratio d'exploitation moyen de l'industrie a atteint 94,9 %, soit un niveau légèrement supérieur au ratio moyen de 94,4 % enregistré entre 1998 et 2002.

RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

En 2003, les recettes (à l'exclusion des subventions) des exploitants de services de transport en commun ont augmenté de 4,6 %. Ce sont les transporteurs de l'Alberta qui ont enregistré la croissance la plus forte, à hauteur de 10,6 %, ce qui s'explique par une hausse à la fois des prix (5,1 %) et de la production (5,3 %). Dans l'ensemble, la production des commissions de transport en commun au Canada a augmenté de 1,8 % alors que les prix ont progressé de 2,8 %.

Les commissions de transport en commun demeurent parmi les entreprises à plus forte intensité de main-d'œuvre et de capitaux de toutes les entreprises de transport. Ces deux facteurs de production ont représenté respectivement 50 % et 29 % du total des coûts.

En 2003, la productivité totale des facteurs des commissions de transport en commun a augmenté de 0,5 %. Grâce à une amélioration du rendement du carburant et de la productivité de la main-d'œuvre, qui s'est chiffrée respectivement à 9,0 % et à 3,5 %, ces commissions ont réussi à neutraliser les baisses de productivité du capital (1,0 %) et d'autres facteurs de production (7,2 %).

Les coûts de transport en commun par unité ont augmenté de 5,4 % en 2003. Depuis 1998, les coûts unitaires ont progressé de 15,4 %, moyennant une hausse annuelle moyenne de 2,9 %.

Les coûts totaux des commissions de transport en commun ont été évalués à 5,4 milliards $ en 2003. Le taux de recouvrement des coûts a été évalué à 42,3 %, soit légèrement en dessous du niveau des trois années précédentes. Les subventions annuelles d'exploitation ont augmenté à 1,8 milliard $, soit 216 millions $ au-dessus de la moyenne des trois années précédentes. Les subventions de capital ont pour leur part progressé de 22 %, pour s'établir à 873 millions $.

Les taux de recouvrement des coûts en 2003 se sont chiffrés à 44,8 % en Ontario, 41 % au Québec, 39,3 % en Colombie-Britannique et 33,8 % en Alberta. Les activités des commissions de transport en commun dans le reste du Canada, qui ne représentent que 5 % des recettes globales des transports en commun, affichent systématiquement des taux de recouvrement des coûts supérieurs à ceux des quatre provinces choisies. Ce ratio oscille autour de 50 % depuis 1996 et s'est chiffré à 48,8 % en 2003. Le tableau 7-11 fournit des précisions sur les résultats des commissions de transport en commun par région, en 2003.

TABLEAU 7-11 : INDICATEURS DES COMMISSIONS DE TRANSPORT EN COMMUN DANS CERTAINES PROVINCES, 2003

	Québec	*Ontario*	*Alberta*	*C.-B.*	*Canada*
Niveaux des prix (Canada = 100)	87,2	117,7	74,4	94,0	100,0
Coûts unitaires totaux (Canada = 100)	90,0	111,2	93,2	101,3	100,0
Taux de recouvrement des coûts (%)	41,0	44,8	33,8	39,3	42,3
Manque à gagner par passager ($)	1,55	2,22	2,39	2,48	2,02

Source : Transports Canada, d'après les données de Statistique Canada et de l'ACTU

TRANSPORT MARITIME 8

En 2003, le trafic maritime de marchandises a augmenté de 8,5 % par rapport à 2002 grâce à des hausses des flux intérieurs, du trafic Canada-Etats-Unis et du trafic outre-mer.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2004

RÉFORMES ET INITIATIVES D'ORDRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

RÉFORME DES RÈGLEMENTS DE LA *LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA*

Même si la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001* (LMMC 2001) a reçu la sanction royale le 1er novembre 2001, la Loi n'entrera pas en vigueur tant que les règlements nécessaires pour l'appuyer ne seront pas adoptés.

Ces règlements seront adoptés en deux volets. Dans le premier volet, plus de 50 règlements existant à l'heure actuelle vont faire l'objet de modifications et être regroupés en 17 règlements; en second lieu, les autres règlements vont être actualisés pour être conformes aux exigences de la nouvelle Loi. La LMMC de 2001 entrera en vigueur une fois que les règlements établis dans le cadre du volet 1 seront terminés, sans doute d'ici la fin de 2006. D'ici là, la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) en vigueur à l'heure actuelle et la réglementation connexe demeureront en vigueur.

La LMMC est le principal instrument législatif régissant la sécurité des personnes et la protection de l'environnement dans le secteur maritime du Canada. Cette loi s'applique aux bâtiments canadiens exploités dans toutes les eaux et aux navires étrangers exploités en eaux canadiennes. En vertu de deux décrets en conseil, l'un en décembre 2003 et l'autre en mars 2004, le gouverneur en conseil, suivant la recommandation du Premier ministre, a transféré de Pêches et Océans Canada à Transports Canada les responsabilités réglementaires et législatives associées à la LMMC et relatives à la sécurité nautique, aux services de navigation maritime, à la prévention de la pollution, à l'intervention en cas d'incident de pollution et aux eaux navigables.

À la lumière de ces nouvelles responsabilités et dans le cadre du Volet 1, Transports Canada a mené dans tout le pays des consultations publiques sur les règlements en voie d'élaboration durant l'année 2004. Ces consultations ont été tenues essentiellement lors des réunions du printemps et de l'automne des chapitres régionaux et national du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Nombre d'équipes chargées de projets de réglementation ont également mené des séances de sensibilisation auprès des intervenants à divers endroits stratégiques dans tout le Canada. À la fin de 2004, l'étape des consultations officielles dans le cadre du projet de réforme de la réglementation était terminée pour l'essentiel. Certaines équipes chargées de projets mèneront bien des consultations au printemps 2005, mais la plupart des équipes ont maintenant terminé les consultations officielles et vont passer à l'étape de la rédaction juridique.

Voici certains des 17 règlements rationalisés qui découleront des travaux du premier volet : Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires, Règlement sur les eaux de ballast, Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, Règlement sur les cargaisons, Règlement sur les abordages, Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, Règlement sur l'intervention environnementale, Règlement sur la sécurité incendie, Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, Règlement sur les épaves patrimoniales, Règlement sur les lignes de chargement, Règlement sur le personnel maritime, Règlement sur les embarcations de plaisance, Règlement sur la prévention de la pollution provenant des navires, Règlement sur les petits bâtiments commerciaux, Règlement sur les congés de navires, et Règlement sur l'immatriculation des navires et sur la jauge des navires. Pour plus de renseignements sur le projet de réforme de la réglementation en vertu de la LMMC de 2001, vous pouvez visiter le site suivant : www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm.

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

Assurance obligatoire pour les navires commerciaux à passagers

Le 8 août 2001, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) en vertu du chapitre 6 des Lois du Canada. Cette loi regroupe divers régimes de responsabilité en matière maritime, notamment ceux qui se rapportent aux passagers, aux marchandises et à la pollution.

Au début de 2003, Transports Canada a amorcé des consultations sur les recommandations d'un rapport indépendant visant l'établissement d'un régime d'assurance obligatoire pour les navires qui transportent des passagers à des fins commerciales ou publiques, conformément à l'article 39 de la partie 4 de la LRMM. D'après ce que contenait le rapport et les réactions qu'il a suscitées au sein de l'industrie, Transports Canada a annoncé sa position sur l'élaboration d'un régime d'assurance obligatoire en août 2003 et a décidé d'élaborer des règlements le long de ces axes.

Prévention de la pollution provenant des bâtiments — Transports Canada, Environnement Canada et le ministère des Pêches et des Océans collaborent en vue de régler divers problèmes relatifs à la prévention de la pollution provenant des navires, y compris l'accélération de l'élimination progressive des pétroliers à coque simple; l'élimination des navires ne répondant pas aux normes internationales; la mise en oeuvre d'un programme de «navire écologique» au Canada; la requête de sanctions pécuniaires plus élevées auprès des tribunaux dans les cas de pollution provenant des navires; l'optimisation des efforts de surveillance et de mise en oeuvre; et l'amélioration des installations riveraines de réception des eaux usées et des déchets. Les nouveaux règlements en vertu de la LMMC de 2001 étendront le champ d'application des dispositions actuelles relatives à la pollution de l'air et à la pollution par les eaux d'égout, mettront à jour les dispositions relativement aux déchets et établiront de nouvelles prescriptions relativement aux systèmes anti-salissures et aux rejets d'eaux de ballast.

PROTOCOLE SUPPLÉMENTAIRE AU FONDS

En mai 2003, l'Organisation maritime internationale a adopté un protocole à la Convention de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992). Le protocole crée un Fonds supplémentaire volontaire qui procure un troisième palier d'indemnisation aux personnes qui demandent à être indemnisées en cas d'incident de pollution par les hydrocarbures dans les États qui ratifient le protocole. Les demandeurs de ces États auront désormais droit à une indemnisation plus élevée, qui pourra atteindre au maximum 1,5 milliard $ par incident, soit près de quatre fois le niveau actuel qui se situe à 400 millions $. Étant donné que le Canada est une partie à la Convention de 1992, il envisage d'adopter le nouveau protocole en se fondant sur les consultations nationales qui se tiendront en 2005, consultations qui seront suivies d'une décision du Cabinet quant à la ratification. À l'heure actuelle, Transports Canada travaille actuellement à l'élaboration d'un document de travail relativement à ces consultations.

CONFÉRENCE MARITIME NATIONALE

Transports Canada, avec l'aide de la Société de développement économique du Saint-Laurent, l'Association des armateurs du Saint-Laurent et la Chambre de commerce maritime, a tenu sa deuxième conférence maritime nationale en novembre 2004 à Montréal. Le thème de la conférence était le suivant : Le transport maritime à courte distance : la contribution du secteur maritime au transport intermodal.

Le transport maritime à courte distance décrit le transport par eau des marchandises et des passagers sur des distances relativement courtes et sans traversée d'océan. Essentiellement, il s'agit de cabotage et de transport en eaux intérieures, mais cela peut comprendre le commerce transfrontalier avec les États-Unis et le Mexique.

Les participants à la conférence se sont penchés sur les moyens que le mode de transport marine pourrait mettre en oeuvre afin d'établir une meilleure coordination avec d'autres modes de transport et de créer de meilleures possibilités de transport maritime à courte distance au Canada. Un large éventail de décideurs du secteur public et du secteur privé, ainsi que des intervenants de l'industrie des transports ont échangé des opinions sur les moyens qui pourraient être mis en oeuvre pour mieux utiliser et mettre en oeuvre le transport maritime à courte distance. Parmi ces moyens, mentionnons l'intégration modale, une étude de faisabilité, les perspectives régionales et internationales et les considérations de politique gouvernementale.

DEUXIÈME CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE CONJOINTE DES PROTOCOLES D'ENTENTE DE PARIS ET DE TOKYO SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

La conférence internationale s'est tenue les 2 et 3 novembre 2004 à Vnacouver, Colombie britannique. L'événement marquait la deuxième fois que le Canada regroupait les pays membres des protocoles d'ententes de Paris et de Tokyo et les États et organismes obbservateurs du protocole afin de porter une attention particulière sur les questions liées au contrôle par l'Éta du port. La première conférence s'était tenue en mars 1998.

Le but de la conférence était la signature par les membres et observateurs des protocoles de Paris et de Tokyo d'une Déclaration que des nouvelles mesures détaillées doivent être mises en place par les administrations dans leurs efforts continus d'éliminer les navires ne rencontrant pas les normes internationales. La Déclaration a porté sur le développement et la mise en œuvre de standards visant à promouvoir la culture de sécurité et sûreté à l'ensemble de l'industrie du transport maritime, de protéger l'environnement maritime mondial, et de voir aux conditions de vie et de travail des membres d'équipage à bord des navires.

Engagement des principaux intervenants

Transports Canada a entrepris de nombreuses études et initiatives en 2004 afin d'évaluer une gamme exhaustive de questions, de facteurs et de tendances influant sur la position concurrentielle du secteur maritime et la concurrence pour les débouchés, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale. L'un des principaux objectifs de ces études était de promouvoir un système de transport maritime plus efficace et plus efficient au Canada en renforçant les partenariats avec les principaux intervenants de l'industrie maritime en maintenant et en accroissant le dialogue et le partage de l'information.

Coalition maritime et industrielle nationale

Une tribune industrie-gouvernement, la Coalition maritime et industrielle nationale, a été établie afin d'accroître le dialogue entre le gouvernement fédéral et l'industrie maritime, afin de promouvoir les réseaux et la coordination des initiatives du secteur maritime et afin d'assurer la cohésion d'un groupe central de ministères fédéraux ayant des mandats et des intérêts associés au secteur du transport maritime.

La Coalition comprend des cadres de l'industrie et des cadres supérieurs du gouvernement fédéral. Les sous-ministres de Transports Canada, d'Industrie Canada, de Pêches et Océans Canada et de Commerce international Canada représentent le gouvernement fédéral. L'industrie est représentée notamment par des transporteurs maritimes de marchandises, des armateurs canadiens et étrangers, des exploitants de ports et des fournisseurs de services maritimes de partout au pays. La réunion inaugurale s'est tenue en mai 2004 à Ottawa. Une réunion subséquente s'est tenue en septembre 2004 à Montréal.

Comité aviseur Marine Atlantic

En novembre 2004, un comité aviseur a été formé pour étudier un grand nombre de questions et pour étudier des stratégies à long terme visant à stabiliser les opérations des services de traversiers de Marine Atlantic. Le comité a tenu des consultations avec les intervenants et les des représentants de Marine Atlantic en janvier 2005 et doit soumettre un rapport final au Ministre des transports.

Étude sur les avantages de l'industrie maritime

Transports Canada, en partenariat avec les principales associations de l'industrie maritime canadienne, a réalisé une évaluation de l'incidence économique du transport maritime au Canada au chapitre du transport, du transbordement, de l'entreposage et de la manutention des marchandises et au chapitre du transport des passagers.

Examen de la *Loi maritime du Canada*

Transports Canada utilisera les résultats de ces études et initiatives, y compris des projets réalisés en collaboration avec les partenaires de l'industrie et du gouvernement, pour étayer l'évaluation de la *Loi maritime du Canada* (LMC) par le gouvernement du Canada. La LMC a rationalisé la législation maritime qui se rapporte aux services fournis par le gouvernement fédéral dans le secteur maritime, elle a permis la création des administrations portuaires canadiennes et le maintien du processus de cession de certains lits et installations portuaires, en plus d'avoir facilité la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent. La LMC comprenait également des dispositions sur la commercialisation plus poussée des services de traversiers fédéraux et des activités des administrations de pilotage.

INFRASTRUCTURES

Réseau portuaire canadien

Les ports et havres du Canada jouent un rôle crucial dans la mesure où ils relient les activités économiques à des marchés qui ne seraient pas accessibles autrement. Les principaux ports du Canada sont des portes d'accès vitales pour le réseau national de transport vu qu'ils sont reliés aux réseaux ferroviaire et routier.

Après l'annonce de la Politique maritime nationale, le gouvernement fédéral a mis en œuvre un plan de réorganisation du réseau portuaire canadien en décembre 1995. Depuis, le gouvernement a mis en oeuvre un processus de restructuration en vue de commercialiser les infrastructures maritimes. La Politique maritime nationale, adoptée en vertu de la *Loi maritime du Canada*, prévoit trois catégories de ports : 1) les administrations portuaires canadiennes (APC), 2) les ports régionaux et locaux et 3) les ports éloignés.

La Politique maritime nationale reconnaît 19 grands ports canadiens comme administrations portuaires canadiennes : Les 19 APC sont les administrations de Fraser River, Vancouver, North Fraser, Nanaimo, Prince Rupert, Port Alberni, Thunder Bay, Windsor, Toronto, Hamilton, Montréal, Québec, Trois-Rivières, Saguenay, Sept-Îles, Saint John, St. John's, Belledune et Halifax. Ces APC englobent les grands ports divisionnaires de l'ancienne Société canadienne des ports de même que les anciennes commissions portuaires. Ces ports gérés par des intérêts autonomes sont des maillons essentiels des échanges commerciaux nationaux et internationaux du Canada.

Les APC sont incorporées par lettres patentes dans le but d'opérer un port en particulier. Comme agent de la Couronne sous la LMC en ce qui a trait à certains objectifs, les APC possèdent le pouvoir de s'engager dans des activités liées au transport maritime, la navigation, le transport de passagers et de marchandises et la manutention et l'entreposage de marchandises. Les APC peuvent aussi s'impliquer dans d'autres activités que leurs lettres patentes considèrent importantes pour soutenir leurs opératins portuaires, bien qu'ils ne puissent agir alors comme agent de la couronne dans de tels cas.

Les lettres patentes sont émises afin d'accorder certains droits, comme le droit d'opérer et de gérer un port.Les APC ne peuvent émettre d'actions. Elles peuvent se voir octroyer des terres de la Couronne mais ne peuvent en être propriétaires. Elles peuvent néanmoins aquérir et posséder des terres sous leur propore nom. Afin de couvrir leurs coûts, les APC ont le pouvoir d'établir des frais justes et raisonables pour l'utilisation de leurs installations ou de leurs services au port. Elles ne peuvent discriminer entre les usagiers du port mais elles peuvent différentier leur tarification en vertu du volume ou de la valeur des biens ou toute autre base acceptable sur une base commerciale

Les APC sont imputables publiquement. Chaque conseil de direction est composé d'entre 7 et 11 membres, tel que demandé par la LMC. (Toutes les APC ont sept membres, à l'exception de Vancouver qui en a neuf.). Chaque conseil est responsable de nomm. Chaque conseil est responsable de nommer les officiers de l'APC. La majorité de chaue conseil est nommée par les usagers du port. De plus, les gouvernements fédéral, provincial et municipal nomme chacun un membre.

Les ports régionaux et locaux constituent la majeure partie des ports appartenant à Transports Canada. Il s'agit aussi bien de ports qui accueillent un volume élevé de trafic régional et local que de ports plus petits qui n'ont pratiquement aucune activité commerciale. En vertu du Programme de cessions portuaires, les intérêts du gouvernement fédéral relativement à l'exploitation et la propriété des ports régionaux et locaux sont résiliés par la cession de ces ports à d'autres ministères fédéraux, aux provinces ou à des intérêts locaux, notamment des administrations municipales, des organismes communautaires ou même des intérêts privés.

Par ailleurs, Transports Canada continue d'administrer les ports éloignés qui tiennent lieu de portails de transport principaux aux communautés isolées. Ces installations portuaires resteront sous le contrôle et l'administration de Transports Canada, à moins que des intervenants locaux ne manifestent la volonté d'en assumer la propriété.

Cessions portuaires

Le programme de cessions portuaires, qui, à l'origine, devait prendre fin le 31 mars 2002, a été prolongé par le Cabinet jusqu'au 31 mars 2006. Transports Canada continuera donc de céder la propriété et l'exploitation de ses ports régionaux et locaux. En confiant aux collectivités locales le soin d'exercer un contrôle plus serré sur les activités portuaires, le gouvernement fédéral modernise le réseau de transport maritime du Canada en lui inculquant une discipline et une rentabilité commerciales. En fin de compte, cela contribuera à l'établissement d'un réseau portuaire plus efficace et rentable chargé de rendre des comptes aux collectivités locales. Comme ils disposeront d'une plus grande autonomie, les ports seront en mesure d'appliquer avec plus d'efficacité les principes commerciaux tout en favorisant l'emploi et la croissance économique. Une fois les ports cédés, Transports Canada cessera d'en assurer l'exploitation, ce qui comprend l'application directe de la réglementation, la collecte des droits d'utilisation et le contrôle des activités portuaires.

Sur les 549 ports et installations portuaires publics qui relevaient à l'origine du contrôle et de l'administration de Transports Canada avant que la Politique maritime nationale n'entre en vigueur, 457 ont été cédés, déclassés ou démolis, ou Transports Canada s'est dessaisi des intérêts qu'il y détenait. Au 31 décembre 2004, 92 ports régionaux et locaux et ports et installations portuaires éloignés restaient sous le contrôle de Transports Canada. Par ailleurs, les installations de 18 ports ont été cédées, mais on ne peut leur retirer leur statut de port public (les déclasser) parce que le lit portuaire n'a pas été cédé. Pour des renseignements plus détaillés sur les ports, voir les tableaux A8-1 et A8-2 de l'addenda.

Le tableau 8-1 résume la classification des ports au 31 décembre 2004.

TABLEAU 8-1 : CLASSIFICATION DES PORTS AU 31 DÉCEMBRE 2004

	Fédéraux	*Provinciaux*	*Locaux*	*Total*
Ports fédéraux				
Administrations portuaires canadiennes	19	N/D	N/D	19
Commissions portuaires	1	N/D	N/D	1
Ports exploités par Transports Canada				
Régional/Local	66	N/D	N/D	66
Éloignés	26	N/D	N/D	26
Ports cédés[1]				
Par Transports Canada	65	40	116	221
Statut des autres ports qui relevaient autrefois de Transports Canada				
Démolis	7	N/D	N/D	7
Fin des intérêts de TC	18	N/D	N/D	18
Déclassés[2]	211	N/D	N/D	211

Note : On trouvera de plus amples informations sur les ports aux tableaux A8-1 et A8-2 de l'addenda, notamment un résumé de la répartition provinciale des ports gérés par Transports Canada de 1996 à 2004 et un sommaire du statut de cession des ports régionaux et locaux et éloignés à l'échelle régionale.

N/D = Non disponible

1. Ce qui comprend 18 ports où les installations ont été cédées mais dont le site portuaire n'a pas encore été déclassé, 64 ports qui ont été cédés au ministère des Pêches et des Océans et un port qui a été cédé à Santé Canada.
2. Ports publics déclarés entre juin 1996 et mars 1999.

Source : Transports Canada

Au 31 décembre 2004, 65 ports avaient été transférés à d'autres ministères fédéraux et 40 à des gouvernements provinciaux, alors que 116 ports ont été cédés à des intérêts locaux. En outre, 25 ports ont été démolis ou Transports Canada s'est dessaisi des intérêts qu'il y détenait (par une résiliation du bail ou du permis).

Depuis le début du programme, 271 ports publics ont été déclassés. Les recherches menées dans les archives ont révélé l'existence de 26 autres ports en sus des 549 sites portuaires répertoriés à l'origine dans la Politique maritime nationale. Transports Canada continue à administrer 66 ports régionaux et locaux et 26 ports éloignés répartis dans tout le pays.

RÉSULTATS FINANCIERS

Pour cette partie, nous avons utilisé les résultats de 2003 étant donné que les états financiers vérifiés des Administrations portuaires canadiennes pour 2004 n'étaient pas disponibles. En outre, certains chiffres de 2002 ont été reformulés pour tenir compte des nouvelles pratiques comptables utilisées dans les états financiers vérifiés de 2003. Pour des renseignements financiers détaillés, voir les tableaux A8-3 à A8-5 de l'addenda.

En 2003, les recettes d'exploitation totales des APC se sont chiffrées à 299 millions $, soit une augmentation de 9 % par rapport à 2002, alors qu'elles avaient atteint 275 millions $. Les recettes d'exploitation des APC de Vancouver et Montréal ont représenté environ 57 % du total. Onze des 19 APC ont déclaré une hausse de leurs recettes, les hausses individuelles s'établissant entre 0,05 million $ et 7,6 millions $. Les APC de Halifax et Vancouver ont déclaré les plus fortes hausses, les revenus ayant atteint respectivement 7,6 millions $ (41 %) et 7,5 millions $ (7 %).

Dans l'ensemble, les dépenses ont augmenté de 15,9 millions $, les hausses individuelles des dépenses ont varié de 0,03 million $ à 9,2 millions $. Seulement cinq APC ont signalé une baisse des dépenses, de l'ordre de 0,05 million $ à 1,51 million $.

Le ratio d'exploitation global des APC a été d'environ 79 % en 2003. Les ratios individuels ont varié de 42 à 157 %. Le taux de rendement de l'actif a été de 3 %. Les ports de Trois-Rivières (15 %) et de Saguenay (14 %) ont obtenu le plus haut taux de rendement de l'actif.

En 2003, cinq des dix-neuf ports ont signalé des augmentations de leur revenu net, de l'ordre de 0,3 million $ à 3,8 millions $, soit une hausse combinée de 8,4 millions $. Les ports qui ont déclaré des baisses de revenu ont enregistré un déficit confondu de 5,8 millions $, les pertes individuelles se chiffrant entre 0,02 million $ et 1,5 million $. Bien que la majorité des APC dépendent des recettes d'exploitation pour financer leurs projets d'investissements, Transports Canada a fait face à une augmentation des demandes d'accroissements de limites d'emprunts de la part des APC. Ceci indique qu'un grand nombre d'APC plainifient des investissements majeursa dans les années à venir. Par exemple, le port de Vancouver plainife des investissements de l'ordre de plus d'un milliard de dolars pour faice face à l'accroissement du commerce conteneurisé de l'Asie. Le Ministre des Transports a récemment émis des lettres patentes supplémentaires permettant d'accroître la limite d'emprunt de Vancouver à 510 millions $ au lieu de 225 millions.

Le tonnage manutentionné dans les ports ayant le statut d'APC a augmenté et s'est chiffré à 227 millions de tonnes en 2003 par rapport à 215 millions de tonnes en 2002. Cinq APC ont manutentionné 69 % du volume total des marchandises : Vancouver (30 %), Saint John (11 %), Sept Îles (10 %), Montréal (9 %) et Québec (9 %). Les recettes par tonne ont augmenté de 1,30 $ en 2002 à 1,31 $ en 2003, tandis que les dépenses par tonne ont progressé de 1,03 $ à 1,04 $.

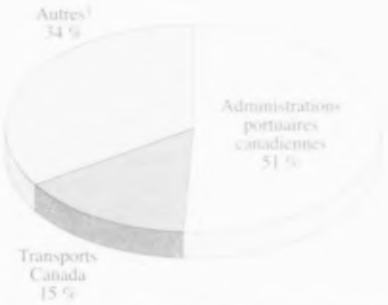
Dans les ports publics qui relèvent encore du contrôle de Transports Canada, les recettes brutes en 2003-2004 ont été de 12,4 millions $, alors que les dépenses ont été de 21,8 millions $. Les dépenses d'investissement pendant l'année se sont chiffrées à 5,4 millions $ alors qu'une somme de 1,7 million $ a été dépensée en subventions et contributions au titre des coûts se rattachant aux cessions portuaires. Il en résulte une perte nette totale de 16,5 millions $ en 2003-2004. Le tableau A8-6 de l'addenda fournit plus de précisions à ce sujet.

Trafic portuaire

Si l'on se fonde sur les données préliminaires de Statistique Canada, on constate que les ports du Canada ont manutentionné 443 millions de tonnes de marchandises en 2003 (données les plus récentes disponibles), soit une hausse d'environ 9 % par rapport à 2002.

La figure 8-1 illustre les parts du trafic selon les groupes de ports en 2003, d'après la classification des ports au 31 décembre 2003.

FIGURE 8-1 : PARTS DU TRAFIC PAR GROUPES DE PORTS, 2003



1 Inclut les ports du ministère des Pêches et des Océans, des gouvernements provinciaux et des administrations municipales ainsi que les installations privées.

Source : Statistique Canada

Les données suivantes illustrent le trafic réel (marchandises manutentionnées) dans certaines APC en 2003 : Halifax, 14,2 millions de tonnes; Montréal, 20,3 millions de tonnes; Prince Rupert, 4,0 millions de tonnes; Québec, 20,3 millions de tonnes; Saguenay, 0,44 million de tonnes; Saint John, 25,9 millions de tonnes; Sept-Îles, 22,7 millions de tonnes; Thunder Bay, 7,8 millions de tonnes; Toronto, 1,8 million de tonnes; Vancouver, 67,9 millions de tonnes et Fraser River, 13,7 millions de tonnes.

En 2003, les APC ont manutentionné la plus grande part du trafic portuaire, soit 227 millions de tonnes. Ce chiffre représentait 51 % du volume total de marchandises. Les installations de Transports Canada ont manutentionné 66 tonnes de marchandises, ce qui représentait 15 % du volume total. Les autres installations, notamment les installations gérées par des intérêts privés, celles gérées par ou pour le compte du ministère des Pêches et des Océans et celles gérées par des gouvernements provinciaux et les administrations municipales, ont manutentionné 148 millions de tonnes de marchandises, ou 34 % du volume total des marchandises. Dans cette catégorie, le port de Come-By-Chance, à Terre-Neuve, a manutentionné le plus fort volume de marchandises, soit environ 43,7 millions de tonnes, suivi de Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse, avec 22,9 millions de tonnes. Le seul port toujours classé comme commission portuaire en date du 31 décembre 2003, a manutentionné environ 180 000 tonnes de marchandises. Les 170 ports restants qui déclarent la manutention de tonnes de marchandises à Statistique Canada ont manutentionné le reste des marchandises. (Voir le tableau A8-7 de l'addenda).

Programme des ports pour petits bateaux

Pêches et Océans Canada

Le programme des ports pour petits bateaux (PPPB) du ministère des Pêches et des Océans possède actuellement 1 240 ports au Canada, 1 007 ports de pêche et 233 ports de plaisance. À long terme, le Ministère ne veut conserver que les ports de pêche essentiels. Près de 750 d'entre eux devraient être conservés dans les régions. Les autres ports (c.-à-d. tous les ports de plaisance et les ports de pêche à faible niveau d'activité) seront cédés.

Ports de pêche

Depuis la fin des années 1980, le programme des ports pour petits bateaux du MPO a favorisé la création d'administrations portuaires locales qui ont pris en charge la gestion des ports de pêche commerciale dans leurs collectivités. Le PPPB loue les ports aux administrations portuaires, qui sont des organisations locales sans but lucratif composées de pêcheurs et d'autres usagers des ports fournissant des services et assurant l'entretien et la gestion des ports. En date du 31 décembre 2004, on comptait 679 ports gérés par des administrations portuaires au Canada, soit environ 91 % de l'objectif visé par le programme du PPPB. Les ports de pêche qui ne suscitent pas un intérêt suffisant au sein de la collectivité pour justifier la création d'une administration portuaire seront abandonnés ou, au besoin, démolis. En général, ces ports sont des ports à faible niveau d'activité ou ne générant aucune activité et ils ont une incidence négligeable sur l'industrie de la pêche commerciale ou sur la collectivité en général. À ce jour, 286 ports de pêche ont été cédés et 84 en sont au dernier stade du processus de cession.

Le tableau 8-2 illustre le nombre de ports de pêche qui faisaient toujours partie du portefeuille du PPPB au 31 décembre 2004, par région et par type de gestion.

TABLEAU 8-2 : PORTS DE PÊCHE DU PPPB SELON LE TYPE DE GESTION ET LA RÉGION, AU 31 DÉCEMBRE 2004

	Administrations portuaires	*Ports pour petits bateaux*	*Total par région*
Colombie-Britannique[1] et Yukon[2]	72	76	148
Centre et Arctique[2]	32	37	69
Québec	50	34	84
Maritimes et Golfe	281	48	329
Terre-Neuve et Labrador	244	133	377
Total	**679**	**328**	**1 007**

1. Les totaux englobent 47 bouées d'amarrage en Colombie-Britannique.
2. Il n'y a pas d'administrations portuaires dans les Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut ou au Yukon.

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans

Ports de plaisance

Le PPPB a pour objectif de se départir des 845 ports de plaisance faisant partie de son inventaire. Depuis 1994-1995, le PPPB a cédé 647 de ses ports (ou 77 %). En vertu de la stratégie d'aliénation du PPPB, approuvée par le Conseil du Trésor en 1995, les ports sont cédés pour la somme symbolique de 1 $, sous réserve de certaines conditions, notamment que leur accès au public soit maintenu pendant au moins cinq ans. Avant la cession d'un port, on procède à des évaluations environnementales et à des réparations raisonnables pour s'assurer que les ports sont cédés dans un état raisonnable ne présentant pas de danger. Les bénéficiaires sont pour la plupart des municipalités, des organismes locaux sans but lucratif, des Premières nations ou d'autres ministères fédéraux. Si aucun organisme public n'est intéressé à faire l'acquisition de ces installations, celles-ci sont offertes au grand public à leur valeur marchande. En dernier recours, si aucun organisme des secteurs public ou privé n'est intéressé par ces ports de plaisance, ils sont alors démolis. On s'attend à ce que le programme de cession des ports de plaisance soit maintenu pendant encore quelques années.

Les tableaux 8-3 à 8-5 résument, par région, la situation du programme de cession des ports de plaisance du PPPB (tableau 8-3), les acquéreurs des ports cédés (tableau 8-4) et le type de gestion des installations qui demeurent dans l'inventaire du PPPB (tableau 8-5).

TABLEAU 8-4 : ACQUÉREURS DES PORTS DE PLAISANCE CÉDÉS DU PPPB, AU 31 DÉCEMBRE 2004

	Province[1]	*Municipalité*	*Secteur privé*	*Autres*[2]	*Total par région*
Colombie-Britannique et Yukon	51	1	1	3	56
Centre et Arctique	18	199	20	50	287
Québec	3	176	2	44	225
Maritimes et Golfe	4	19	4	51	78
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	0	1
Total	**76**	**396**	**27**	**148**	**647**

1. Un peu plus de la moitié de ces propriétés étaient assujetties à un droit de réversion provincial.
2. « Autres » dans le contexte de la cession des ports de plaisance désigne les ports cédés à des organismes locaux sans but lucratif, des Premières nations ou d'autres ministères fédéraux, selon le cas.

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans

TABLEAU 8-5 : PORTS DE PLAISANCE DU PPPB SELON LE TYPE DE GESTION, AU 31 DÉCEMBRE 2004

	Gérés en vertu d'un bail	*Ports pour petits bateaux*	*Autres*[1]	*Total par région*[2]
Colombie-Britannique et Yukon	2	0	7	9
Centre et Arctique	107	40	11	158
Québec	3	25	0	28
Maritimes	0	1	0	1
Terre-Neuve et Labrador	0	1	0	1
Total	**112**	**67**	**18**	**197**

1. « Autres » désigne toute une variété de structures de gestion et de non-gestion. Certains travaux de construction, comme le renforcement des berges ou la construction de brise-lames, sont stables et n'ont pas besoin d'une gestion permanente. Certaines installations font partie d'un projet d'aménagement de plus grande envergure (comme une marina) et sont gérées dans le cadre de ce projet. Dans d'autres cas, il n'existe plus d'installations au port et il n'y a rien à gérer.
2. Ports de plaisance demeurant à l'inventaire des ports pour petits bateaux au 31 décembre 2004.

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans

PILOTAGE MARITIME

Au Canada, les administrations de pilotage régionales dirigent et contrôlent la navigation et (ou) les manœuvres des navires dans les eaux côtières et les voies d'eau intérieures de manière sûre et efficace. Chaque administration répond aux besoins particuliers du trafic maritime de même qu'aux conditions géographiques et climatiques des voies navigables de sa région. Il y a quatre administrations de pilotage au Canada : Atlantique (APA), Laurentienne (APL), Grands Lacs (APGL) et Pacifique (APP).

TABLEAU 8-3 : PORTS DE PLAISANCE DU PPPB CÉDÉS PAR RÉGION, AU 31 DÉCEMBRE 2004

	Entièrement cédés 1995-2003	*Entièrement cédés 2004-2005*	*Dernière étape de la cession*	*Total des ports cédés*	*Ports qui restent à céder*	*Total par région*
Colombie-Britannique et Yukon	53	1	2	56	9	65
Centre et Arctique	268	5	14	287	158	445
Québec	201	4	19	224	28	252
Maritimes et Golfe	78	0	1	79	1	80
Terre-Neuve et Labrador	1	0	0	1	1	2
Totaux nationaux	**601**	**10**	**36**	**647**	**197**	**844**

Source : Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans

En 2004, l'APL, l'APGL et l'APP ont chacune essuyé un déficit. Cela s'est soldé pour les quatre administrations de pilotage par un déficit confondu d'un peu plus de 5 millions $, après un bilan positif en 2003. L'APL a subi des pertes en raison d'un contrat de service défavorable adjugé par un arbitre ou un juge. L'APGL a également perdu de l'argent en raison d'une diminution du trafic et du taux de change défavorable entre la devise canadienne et la devise américaine. La mise en œuvre tardive des tarifs de l'APP a abouti à un déficit de 400 000 $. L'APA a enregistré un bénéfice net pour la troisième année d'affilée. Le tableau 8-6 illustre les résultats financiers des quatre administrations de pilotage en 2004.

TABLEAU 8-6 : RÉSULTATS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE, 2004

(Millions $)

Administration de pilotage	*Recettes*	*Dépenses*	*Bénéfice net (déficit)*
Administration de pilotage de l'Atlantique (APA)	16 438	15 463	975
Administration de pilotage Laurentienne (APL)	51 335	54 722	(3 387)
Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)	13 820	15 902	(2 082)
Administration de pilotage du Pacifique (APP)	45 067	45 666	(599)
Total des administrations de pilotage	**126 660**	**131 753**	**(5 093)**

Source : Rapports annuels des administrations de pilotage (données préliminaires de 2004)

Selon le nombre moyen de missions par pilote, on peut dire que l'efficacité des services de pilotage s'est généralement améliorée entre 2003 et 2004. Les fluctuations entre les administrations et d'une année à l'autre sont attribuables au niveau du trafic. Le nombre de missions des pilotes de l'APA, de l'APL et de l'APP a augmenté, alors qu'il a baissé pour ceux de l'APGL. Dans l'ensemble, il y a eu légèrement plus de missions en 2004 qu'en 2003.

Le tableau 8-7 illustre le nombre de missions dans chaque administration de pilotage et le total pour toutes les administrations de pilotage en 2004. Pour des précisions sur d'autres années, se reporter au tableau A8-8 de l'addenda.

TABLEAU 8-7 : MISSIONS TOTALES DES ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE ET MISSIONS PAR PILOTE, 2004

Administration de pilotage	*Indicateurs*	*2004*
Atlantique (APA)	Pilotes	54
	Missions totales	11 848
	Missions par pilote	219
Laurentienne (APL)	Pilotes	170
	Missions totales	20 439
	Missions par pilote	120
Grands Lacs (APGL)	Pilotes	62
	Missions totales	6 628
	Missions par pilote	107
Pacifique (APP)	Pilotes	110
	Missions totales	13 002
	Missions par pilote	110
Total des administrations	**Pilotes**	**396**
	Missions totales	**51 917**
	Missions par pilote	**131**

Source : Rapports annuels de 2004 des administrations de pilotage

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

La Garde côtière canadienne (GCC) fait partie intégrante du ministère des Pêches et des Océans. Elle s'assure que les eaux du Canada sont utilisées d'une manière sûre et respectueuse de l'environnement et accomplit pour ce faire les six grandes sous-activités suivantes : les services d'aides et de voies navigables, les services de communications et de trafic maritimes, les services de déglaçage, les services de recherche et de sauvetage, les services d'intervention environnementale et les services de la flotte. Ces sous-activités englobent une large gamme de programmes et de services maritimes et desservent un grand éventail de clients dans le secteur maritime, notamment l'industrie du transport maritime commercial, les plaisanciers, l'industrie des pêches, les administrations provinciales, municipales et territoriales ainsi que d'autres ministères fédéraux, sans oublier les associations maritimes.

Les Services d'aides et de voies navigables (SAVN) de la GCC visent à maintenir la sécurité, l'efficacité et l'accessibilité des voies navigables grâce à l'exploitation et à l'entretien d'un système d'aides à la navigation à l'intention des marins. La GCC fournit également des services de développement et d'entretien des voies navigables, pour s'assurer que les chenaux de navigation commerciale sont sûrs et conformes aux exigences relatives à l'environnement.

Toutes les fonctions des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) sont fondées dans des règlements pris surtout en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et en lien avec la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Le personnel des SCTM fournit des communications de détresse et de sécurité et joue un rôle de coordination à ce chapitre, contrôle les navires pour empêcher ceux qui sont non conformes d'accéder aux eaux canadiennes, régularise les mouvements du trafic maritime et assure la gestion d'un réseau intégré de services d'information maritime et de correspondance publique. En plus de s'assurer de la sécurité de la navigation maritime, le personnel des SCTM appuie l'activité économique en optimisant les mouvements du trafic maritime et l'efficacité des ports et en facilitant les communications de l'industrie entre les navires et la côte.

C'est dans le cadre des SCTM que la GCC a élaboré des stratégies en vue d'implanter le système d'identification automatique (SIA). Cette technique maritime de pointe permet à la GCC de faire l'identification et le suivi en temps quasi réel des navires s'approchant des eaux canadiennes et naviguant dans ces eaux.

Au lendemain des événements du 11 septembre 2001, les gardes côtières du Canada et des États-Unis ont commencé à exiger que les navires désirant entrer dans les eaux canadiennes et américaines expriment leur intention au moyen d'une notification préalable. Ce moyen permet aux deux pays de rehausser la sécurité et la sûreté du public et de faire en sorte que l'activité commerciale ne soit pas interrompue. Les navires d'une jauge brute supérieure à 300 tonneaux se trouvant au large et désirant entrer dans des eaux canadiennes doivent émettre cette notification préalable aux autorités canadiennes au moins 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

Le personnel des Services de déglaçage exécute des opérations de déglaçage à diverses fins, notamment l'assistance en route, la lutte contre les inondations, le déglaçage des ports, le ravitaillement du Nord et, par la présence des brise-glace canadiens dans le Nord, le maintien de la souveraineté du Canada. Il fournit également des itinéraires et de l'information utiles pour la navigation dans les glaces, en plus d'assurer la reconnaissance des glaces et l'animation d'un Centre d'opérations dans les glaces, qui envoie les brise-glace en mission, prodigue des conseils sur la navigation dans les glaces etc. Toutes ces activités profitent aux trafic maritime évoluant dans des eaux recouvertes de glace ou les contournant ainsi qu'au grand public. Dans le cadre de ses activités de déglaçage, la GCC fournit un grand éventail de services axés sur les clients et destinés à répondre à leurs demandes, moyennant le paiement, par les usagers commerciaux, d'un droit de services de déglaçage égal à un pourcentage des coûts répartis.

Le personnel des Services de recherche et de sauvetage (SAR) a pour rôle de sauver et de protéger des vies dans les eaux du secteur de responsabilité SAR du Canada. Par définition, le service SAR comporte la surveillance des appels de détresse et l'exécution d'activités de communication, de coordination, de recherche et de sauvetage au moyen de ressources publiques et privées.

Les Services d'intervention environnementale (IR) protègent le milieu marin et les intérêts connexes par le maintien d'une capacité d'intervention immédiate et d'une surveillance ainsi que par le déploiement d'interventions lorsque des incidents de pollution marine se produisent dans des eaux de compétence canadienne. La GCC sert les intérêts du grand public en préservant les écosystèmes, en veillant à ce que les réserves d'eau ne soient par polluées par des déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques et en protégeant les ressources d'usage récréatif.

En 2004, la conversion de la GCC en un organisme de service spécial (OSS) a mobilisé une grande attention. Bien que la décision soit entrée en vigueur le 12 décembre 2003, il restait encore à fixer les étapes de la transformation, à produire le document-cadre nécessaire et à le faire approuver par le Conseil du Trésor. L'OSS est censé être en place dès le 1er avril 2005. Notons également que le transfert par décret, à Transports Canada, des responsabilités de politique relatives à la sécurité maritime et à la sûreté maritime influe considérablement sur la manière dont la GCC continue de fournir les services qui relèvent encore de sa compétence.

Une autre fonction de la GCC est d'acquérir et d'entretenir les bateaux et l'équipement dont la flotte a besoin pour fournir les services maritimes essentiels au public canadien, et de dresser le calendrier d'utilisation de ces ressources. Cette fonction consiste notamment à veiller sur des dossiers tels que les besoins opérationnels et la planification opérationnelle de la flotte; la répartition des navires et des embarcations; l'utilisation et le redéploiement des ressources; le soutien en gestion de la flotte; les systèmes d'information de gestion connexes; l'armement en équipage des navires et des embarcations; les systèmes de gestion du rendement et d'établissement des coûts; les rôles des gestionnaires et les comptes qu'ils doivent rendre. Les actifs matériels de la GCC ont une valeur approximative de 5 milliards $. Le Programme technique de la GCC vise à lui permettre de compter sur la capacité, la fiabilité et la disponibilité de ces biens pour réaliser sa vision et accomplir sa mission.

La GCC impose trois droits d'utilisation à ses clients commerciaux depuis plusieurs années : le droit de services à la navigation maritime, établi en juin 1996, le droit de services de déglaçage fondés sur le transit, en 1998, et le droit de services de dragage d'entretien fondé sur la jauge, en septembre 1997. Pour plus d'information sur les fonctions de la GCC, prière de consulter le site www.ccg-gcc.gc.ca.

Profil financier

Le tableau 8-8 décrit les bilans financiers des quatre dernières années de la GCC. Les chiffres indiqués pour l'exercice 2004-2005 sont fondés sur les dépenses prévues jusqu'à la fin de l'exercice. Les chiffres définitifs ne seront connus qu'à la fin de l'année.

TABLEAU 8-8 : RECETTES ET DÉPENSES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, DE 2001-2002 À 2004-2005

(Millions $)

	2001-2002	*2002-2003*	*2003-2004*[1]	*2004-2005*[1]
Recettes	35,5	37,0	37,4	39,0
Dépenses brutes	475,3	498,0	504,5	510,0
Dépenses nettes	**439,8**	**461,0**	**467,1**	**471,0**

1. Les chiffres diffèrent beaucoup de ceux du rapport annuel précédent, car les prévisions de l'an dernier incluaient des dépenses qui ont été par la suite attribuées au secteur des Sciences et au secteur de la Conservation et de la Protection aux fins des comptes publics. Une estimation de cette attribution de dépenses pour l'exercice 2004-2005 a été retirée des prévisions brutes de la période 9 de la GCC. Les chiffres actuels ne rendent pas compte du Collège de la GCC.
2. Les chiffres rendent compte de montants liés au Collège de la GCC. L'administration du collège a été transférée à la GCC le 1er avril 2004.

Source : Ministère des Pêches et des Océans

TABLEAU 8-9 : RECETTES ET DÉPENSES PRÉVUES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 2004-2005

(Millions $)

	SAVN	*SCTM*	*Dég.*	*SAR*	*IE*	*Collège*	*Flotte*
Recettes	29,2	0,2	13,8	0,2	0	3,7	0
Dépenses brutes	116,3	92,9	58,0	95,3	11,4	8,1	154,6
Dépenses nettes prévues	**87,1**	**92,7**	**44,2**	**95,1**	**11,4**	**4,4**	**154,6**

Nota : SAVN : Services d'aides et de voies navigables; SCTM : Services de communications et de trafic maritimes; Dég. : Services de déglaçage; SAR : Services de recherche et de sauvetage; IE : Services d'intervention environnementale; Flotte : Services de gestion de la Flotte.

Source : *Ministère des Pêches et des Océans*

Conformément à la politique du gouvernement du Canada relative au recouvrement des coûts, la GCC a commencé, il y a plusieurs années, à récupérer une partie des coûts des services qu'elle fournit à l'industrie.

- En juin 1996, la GCC a introduit le droit de services à la navigation maritime, avec l'objectif de produire ainsi des recettes de 27,7 millions $ chaque année, frais administratifs inclus.
- En 1998, la GCC a introduit le droit de services de déglaçage fondés sur le transit, avec l'objectif de produire ainsi des recettes de 13,8 millions $ chaque année, frais administratifs inclus.
- Établi en septembre 1997, le droit de services de dragage d'entretien fondé sur la jauge était, au début, une mesure provisoire destinée à permettre à la GCC de récupérer le coût total de la fourniture des services de dragage d'entretien du chenal du Saint-Laurent. La GCC continue les efforts menés en collaboration avec l'industrie du transport maritime dans le but de trouver une solution à long terme, sans écarter la possibilité de transférer à l'industrie la responsabilité de ces services de dragage.

Le tableau 8-9 décrit les recettes et les dépenses de la GCC par sous-activité principale en 2004-2005. Les recettes et les dépenses indiquées ne sont que des prévisions. Les chiffres définitifs ne seront connus qu'à la fin de l'année.

Voie maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime du Saint-Laurent est une voie navigable intérieure unique en son genre qui s'étend jusqu'au cœur industriel de l'Amérique du Nord et dessert 15 grands ports internationaux et une cinquantaine de ports régionaux des deux côtés de la frontière entre le Canada et les États Unis

La Voie maritime comporte deux grands tronçons, le tronçon Montréal–lac Ontario (MLO) et le tronçon du canal Welland. Le tronçon MLO relie Montréal au lac Ontario par sept écluses sur 300 kilomètres, dont cinq au Canada et deux aux États Unis. Le tronçon du canal Welland d'une longueur de 42 kilomètres relie le lac Ontario au lac Érié au moyen de huit écluses, toutes situées au Canada.

Les écluses et les canaux qui les relient peuvent accueillir des bâtiments d'une longueur égale ou inférieure à 225,5 mètres, d'une largeur de 23,8 mètres et d'un tirant d'eau de 8 mètres. Combinées, les 15 écluses élèvent graduellement les bâtiments de 183,2 mètres au-dessus du niveau de la mer, soit la hauteur d'un édifice de 60 étages.

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) veille à la gestion, l'exploitation et l'entretien de la partie canadienne de la Voie maritime en ce qui concerne les aspects de navigation. La CGVMSL a été établie à titre de société sans but lucratif par les usagers de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. La Corporation de gestion de la Voie maritime assume la gestion de la voie maritime canadienne depuis le 1er octobre 1998, en vertu d'un accord à long terme avec le gouvernement fédéral conformément à la *Loi maritime du Canada*. La CGVMSL est autorisée à imposer des péages et à générer d'autres revenus pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime et à recouvrer des fonds additionnels du gouvernement fédéral pour éliminer les déficits d'exploitation au besoin.

L'année 2004 a marqué la 46ème saison de navigation de la Voie maritime et la septième année complète de gestion par la CGVMSL. Au cours de la saison 2004, le trafic estimatif confondu sur les deux tronçons de la Voie maritime s'est chiffré à 43,01 millions de tonnes, soit 5,3 % de plus qu'en 2003. Le minerai de fer s'est encore classé au premier rang parmi les produits transportés, avec 10,2 millions de tonnes, en dépit d'une baisse de 4 % par rapport à 2003. Le volume de céréales transporté a aussi connu une légère baisse (de 3,8 %), à 9,3 millions de tonnes. Des gains significatifs ont été accomplis en ce qui a trait au transport de marchandises générales, principalement le minerai de fer et l'acier, et d'autres marchandises en vrac associées à l'industrie sidérurgique, comme le charbon et le minerai de fer. Compte tenu de l'excellente situation de l'industrie sidérurgique au pays et de la nécessité d'importer de l'acier de l'étranger, le volume total de marchandises transportées a atteint 4,2 millions de tonnes, soit une hausse de 66 %, alors que le volume total des autres marchandises en vrac transportées a atteint 15,1 million de tonnes, soit une hausse de 9,4 %. Les tableaux 8-10 et 8-11 illustrent les mouvements de marchandises et le trafic, respectivement en 2003 et 2004. Pour une série chronologique plus longue, voir les tableaux A8-9 et A8-10 dans l'addenda.

TABLEAU 8-10 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT LAURENT, 2003 ET 2004

(En milliers de tonnes)

Année	Tronçon Montréal-lac Ontario	Tronçon canal Welland
2003	28 900	31 870
2004[1]	30 801	34 285

1. Les chiffres relatifs à 2004 sont des estimations.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

TABLEAU 8-11 : TRAFIC DANS LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT PAR PRODUIT, 2003 ET 2004

(En milliers de tonnes)

Année	Céréales	Minerai de fer	Marchandises générales	Charbon	Autres	Total
2003	9 646	10 649	2 546	4 196	13 788	**40 848**
2004[1]	9 322	10 459	4 252	4 230	15 203	**43 482**

Note : Trafic combiné sur les deux tronçons de la Voie maritime.
1. Les chiffres relatifs à 2004 sont des estimations.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

PRIX ET TARIFS

La CGVMSL a appliqué une hausse de 2 % des péages relatifs aux marchandises et une hausse des droits des navires pour la saison de navigation 2004 dans les deux tronçons de la Voie maritime canadienne. Cette hausse est conforme à l'accord de gestion entre la CGVMSL et le gouvernement fédéral, qui stipule que les hausses de tarif annuelles fondées sur le moins élevé des deux montants suivants : le changement annuel du pourcentage moyen dans l'indice des prix à la consommation ou un taux de 2 %.

PORTRAIT FINANCIER

Au cours de l'exercice fiscal 2003-2004[1], les recettes que la Voie maritime a dégagées des péages et d'autres sources se sont chiffrées à 66,6 millions de dollars, soit une légère baisse par rapport aux recettes de 66,8 millions de dollars en 2002/03. Les recettes provenant des péages ont fléchi de 1,3 % à 62,7 millions $, de 63,5 millions $ qu'elles étaient en 2002-2003, ce qui reflète la réduction du volume d'acier et d'acier brame importé en Amérique du Nord.

Les dépenses d'exploitation de la Voie maritime pour 2003-2004, associées à la gestion et l'exploitation de l'infrastructure de la Voie maritime, ont totalisé 59,2 millions de dollars, de 58,4 millions de dollars qu'elles étaient l'année fiscale précédente. Les salaires, traitements et avantages sociaux ont constitué la majeure partie de cette somme. Les dépenses associées au programme de renouvellement des actifs, représentant le coût des travaux d'entretien et de réparations majeures rattaché aux écluses, aux canaux, aux ponts, aux édifices et à d'autres éléments d'infrastructure, ont représenté une somme totale de 26 millions de dollars, soit une hausse par rapport à la somme de 24,2 millions de dollars dépensée l'année fiscale précédente.

Le tableau 8-12 illustre la performance financière de la Voie maritime du Saint-Laurent de 2001-2002 à 2003-2004.

TABLEAU 8-12 : RÉSULTATS FINANCIERS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT LAURENT, 2001-2002 À 2003-2004

(En milliers de dollars)

Année[1]	Recettes	Dépenses	Excédent des recettes sur dépenses	Excédent net des recettes sur les dépenses[2]
2001-2002	65 730	79 120	(13 390)	(2 646)
2002-2003	66 815	84 394	(17 579)	(4 015)
2003-2004	66 555	86 247	(19 692)	(3 087)

1. Du 1er avril au 31 mars.
2. À l'issue des contributions du Fonds de capital en fiducie.

Source : Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

L'industrie maritime du Canada comprend une flotte d'exploitants battant pavillon canadien, qui offrent des services de transport intérieurs et transfrontaliers, et de transporteurs battant pavillon étranger, qui font escale dans les principaux ports du Canada et qui assurent le commerce international.

SERVICES INTÉRIEURS

La flotte marchande canadienne transporte la majorité des marchandises en vrac expédiées sur les Grands Lacs et le long des côtes du Canada. La flotte se compose de navires autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux[2] battant pavillon canadien. À la fin de 2004, elle comptait 174 navires et avait une capacité de chargement globale de 2,1 millions de tonneaux de jauge brute.

En dépit d'un repli, les transporteurs de vrac sec restent l'épine dorsale de la marine marchande canadienne, puisqu'ils ont transporté 53 % du tonnage et concentré 35 % des navires en 2004. La flotte de vraquiers comptait 61 navires en 2004, dont des vraquiers à pont à bordages rectilignes affectés essentiellement au transport des céréales, et des autodéchargeurs affectés au transport de

1. Les péages pour l'année fiscale 2003-2004 sont pour le trafic lors de la saison de navigation de 2003.
2. Jauge brute désigne la capacité en pieds cubes du volume intérieur de la coque et du volume des espaces clos sur le pont, divisée par 100. Ainsi, 100 pieds cubes de capacité équivalent à un tonneau de jauge brute. Cependant, la capacité de chargement d'un navire peut également s'exprimer en port en lourd en tonnes (1 000 kg) nécessaire pour immerger la coque à un tirant d'eau donné (généralement le tirant d'eau maximum l'été).

divers produits en vrac. À titre de comparaison, le nombre de navires-citernes a reculé de 39 en 1984 à 20 en 2004, alors que leur part de la capacité est passée de 11 % à 20 % du tonnage brut total grâce à l'ajout de plus gros navires. Depuis 20 ans, la capacité des traversiers a elle aussi augmenté (passant de 10 % à 18 % du tonnage brut total).

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure également des services intérieurs et internationaux. En 2004, l'Office des transports du Canada a estimé que la flotte canadienne de remorqueurs et de chalands se composait de 322 remorqueurs (d'une jauge brute de 126 000 tonneaux) et d'environ 500 chalands et allèges (d'une jauge brute de 600 000 tonneaux). Environ 7 % des remorqueurs avaient une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux et servaient à l'approvisionnement des plates-formes *offshore*.

Le tableau 8 13 illustre la capacité de transport de la flotte immatriculée au Canada selon le type de navire en 1984, 1994 et 2004.

TABLEAU 8-13 : FLOTTE DE NAVIRES IMMATRICULÉS AU CANADA SELON LE TYPE, 1984, 1994 ET 2004

	Tonneaux de jauge brute (en milliers)			*Nombre de navires*		
Type de transporteur	*1984*	*1994*	*2004*	*1984*	*1994*	*2004*
Transporteurs de vrac sec	1 898	1 351	1 135	118	76	61
Navires-citernes	279	205	429	39	31	20
Transporteurs de marchandises générales	102	77	132	23	13	22
Traversiers	262	346	385	55	61	64
Autre	101	33	40	8	7	7
Total	**2 642**	**2 013**	**2 122**	**243**	**188**	**174**

Note : Navires (autopropulsés d'une jauge brute égale ou supérieure à 1000 tonneaux), y compris les traversiers appartenant à l'État, à l'exception des remorqueurs affectés au ravitaillement des plates-formes offshore.

Source : Office des transports du Canada et Transports Canada.

Est du Canada

Les services de transport de marchandises dans l'est du Canada, y compris dans l'Arctique, sont assurés par une flotte de vraquiers (à pont à bordages rectilignes et autodéchargeurs), de navires-citernes, de navires transportant des marchandises générales et d'autres bâtiments. Algoma Central Corporation, Upper Lakes Group et Canada Steamship Lines sont les trois principaux exploitants dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Même s'il n'y a pas eu d'acquisitions ou de fusions parmi les exploitants de navires sur les Grands Lacs en 2004, Algoma Central Corporation et Upper Lakes Group Inc. ont mis en oeuvre un protocole d'entente en vue d'accroître la portée de leur partenariat dans Seaway Marine Transport (SMT) le 2 janvier 2004. En vertu du nouvel arrangement les fonctions de commercialisation, de trafic maritime ainsi que les fonctions administratives assumées par SMT seront intégrées aux fonctions de gestion et d'achat des navires et aux fonctions comptables et administratives des flottes respectives. La portée des activités de SMT a également été étendue de manière à inclure les services de transport maritime associés aux échanges commerciaux relatifs au transport de marchandises sèches dans le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent et de la côte est du Canada, y compris l'Arctique. Exemple manifeste de l'extension de la portée de ses activités, SMT a conclu des accords en vue de l'acquisition d'une participation financière dans une société des É.-U. qui a acquis des remorqueurs et des chalands en mars 2004.

Ouest du Canada

Une importante flotte de remorqueurs et de chalands assure des services intérieurs de transport maritime de marchandises sur la côte Ouest. La plupart des exploitants se livrent à du commerce intérieur, mais certains assurent des services internationaux entre les ports du Canada et des États Unis.

Le Washington Marine Group contrôle plusieurs des grandes entreprises de remorqueurs et de chalands, notamment Seaspan International Ltd., le plus important exploitant canadien de remorqueurs et de chalands sur la côte Ouest. Cates Tugs, Norsk et Kingcome Navigation Company, qui appartenait auparavant à la compagnie MacMillan Bloedel. Rivtow Marine Ltd. est la deuxième compagnie de remorqueurs en importance en Colombie-Britannique.

Nord du Canada

Dans l'Ouest de l'Arctique, la Société des transports du Nord Limitée (STNL) est le principal exploitant de services maritimes dans le bassin du Mackenzie (notamment sur le fleuve Mackenzie et le Grand lac des Esclaves), les côtes et les îles de l'Arctique et en Alaska. Cette compagnie exploite une flotte de remorqueurs et de chalands à double usage pour transporter des produits pétroliers en vrac et des marchandises sèches pour les collectivités, les installations de défense et les sites d'exploration pétrolière et gazière du Grand Nord.

Dans l'Est de l'Arctique, depuis le début de 2001 c'est le gouvernement du Nunavut qui assume la responsabilité de la mission de ravitaillement de l'Arctique en ce qui concerne le transport des marchandises sèches et du carburant en vrac. Pendant des années, ce service a été assuré par la Garde côtière canadienne. En vertu du nouvel arrangement, tous les ministères, organismes et entrepreneurs du gouvernement du Nunavut doivent recourir au transporteur sous contrat. En outre, tous les autres expéditeurs ayant besoin de ce service peuvent faire transporter leurs marchandises selon les mêmes modalités que celles figurant dans le contrat.

En vertu de contrats en vigueur jusqu'en 2006, le transport des marchandises sèches vers les régions de l'Est de l'Arctique a été assuré par Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI), et Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) durant la saison 2004. La NSSI est un partenariat entre Transport Desgagnés et Arctic Cooperatives Ltd., qui a desservi les sept collectivités de la région de Kivalliq, plus quatre collectivités de Baffin. Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) a desservi les dix autres collectivités de Baffin. Les marchandises étaient expédiées de Montréal.

Également en vertu de contrats en vigueur jusqu'en 2005, la compagnie Woodward Group et la STNL ont continué d'assurer la livraison du carburant en vrac vers la région. Au moyen de deux navires-citerne partant de Montréal et Churchill, la compagnie Woodward Group a desservi les régions de Baffin et de Kivalliq en 2004. La STNL a desservi la région de Kitikmeot.

Outre le ravitaillement de l'Arctique au Nunavut, les services d'approvisionnement à destination du Nunavik sont gérés par le ministère des Transports du Québec tandis que les Cris de la baie de James et de la baie d'Hudson sont desservis à partir de Mooseney (les marchandises provenant de la région de Toronto).

En 2004, Gardewine North, Hudson Bay Railway, le port de Churchill et Moosonee Transportation Limited ont formé une alliance pour ravitailler Kivalliq. La compagnie Moosonee Transport, dont le siège social se trouve à la baie de James, a loué deux chalands de la STNL pour ravitailler sept collectivités de Kivalliq avec des marchandises sèches durant les mois de juillet et d'août. On a offert aux expéditeurs un tarif unique de route directe applicable aux marchandises transportées selon une combinaison des modes de transport par camion, par chemin de fer ou par bateau à partir de Thompson ou de Winnipeg (au Manitoba) à destination de la région de Kivalliq au Nunavut. Moosonee a effectué huit traversées et transporté environ 5 000 tonnes de marchandises.

Les mines des régions de l'Arctique possèdent également des navires qui livrent des denrées de ravitaillement à la région et repartent vers les marchés mondiaux avec du zinc et des concentrés de plomb.

Services internationaux

Les services internationaux de transport maritime des marchandises englobent le transport en vrac et le transport de ligne. Par transport en vrac, on entend le transport de volumes importants d'une seule et même marchandise, souvent par chargements de navires. Parmi les produits canadiens transportés en vrac, mentionnons le charbon, le minerai de fer, les céréales et la potasse.

Les services de transport maritime de vrac sont assurés en vertu d'affrètements à temps (contrats à court terme et à long terme) et de « contrats au comptant » ou de « contrats à la demande » visant un nombre précis de voyages, de jours ou une quantité donnée de marchandises. L'industrie du transport en vrac oeuvre dans un marché des plus concurrentiels. La majeure partie du commerce international de vrac est assurée en vertu d'affrètements à temps par des navires battant pavillon étranger.

Le transport de ligne est le transport de plusieurs envois individuels de cargaisons à des prix fixes pour chaque marchandise transportée à bord de navires qui font escale régulièrement à certains ports selon un service régulier. Les marchandises sont souvent transportées dans des conteneurs standardisés qui peuvent facilement être transférés à bord de trains ou de camions en vue de leur transport à partir du port. Le transport de ligne est dominé par d'importantes flottes de porte-conteneurs spécialisés qui sillonnent les principales routes commerciales du monde.

Les compagnies de navigation qui font escale dans les ports canadiens peuvent choisir d'offrir des services « hors conférence », ou à titre de membres de conférences de navigation qui s'entendent sur les tarifs et les modalités de service en vertu d'un accord de conférence. Ces pratiques sont exemptées de certaines dispositions de la *Loi sur la concurrence* par la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM), qui a été modifiée en 2002.

Les compagnies indépendantes, que l'on appelle aussi « hors conférence », offrent généralement des tarifs et des services comparables à ceux des compagnies « de conférence » et contribuent à assurer la concurrence sur le marché du transport maritime international. Une compagnie de navigation peut parfois décider d'appartenir à une conférence sur certaines routes et d'être indépendante sur d'autres.

La plupart des navires de la flotte internationale contrôlée par des Canadiens battent pavillon étranger et emploient des officiers et des membres d'équipage étrangers.

Services offerts aux expéditeurs canadiens

En 2004, l'Office des transports du Canada avait 15 accords de conférence en dossier. Les conférences ne sont plus tenues de déposer leurs tarifs auprès de l'Office.

Cinq des conférences exploitent des services entre l'Est du Canada, l'Europe du Nord et la Méditerranée. Atlantic Container Line, Canada Maritime Ltd., Hapag-Lloyd Container Line, P&O Nedlloyd, MITSUI O.S.K. Lines et Orient Overseas Container Lines sont au nombre des principales compagnies qui desservent le Canada comme membres d'une conférence.

Le tableau 8-14 donne la liste des 15 conférences maritimes qui desservent le Canada.

TABLEAU 8-14 : CONFÉRENCES MARITIMES QUI ONT DESSERVI LE CANADA EN 2004

1. Canadian Continental Eastbound Freight Conference (E)
2. Canada–United Kingdom Freight Conference (E)
3. Continental Canadian Westbound Freight Conference (E)
4. Australia–Canada Container Line Association (E & W)
5. Mediterranean Canadian Freight Conference (E)
6. Canada/Australia–New Zealand Association Carriers (CANZAC) (E & W)
7. New Zealand–Canada Container Lines Association (E & W)
8. Canada Transpacific Stabilization Agreement (E & W)
9. Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference (Canada) (W)
10. Canada/Australia–New Zealand Discussion Agreement (E & W)
11. Canada North Atlantic Westbound Freight Conference (E)
12. Canada Westbound Transpacific Stabilization Agreement (E)
13. Joint Mediterranean Canada Service Agreement (E)
14. Canadian Pacific/Latin American Freight Service (W)
15. Columbus/Maruba Working Agreement (W)

Notes : E = côte Est, O = côte Ouest

Source : Office des transports du Canada

Les expéditeurs bénéficient non seulement de la concurrence entre les transporteurs membres d'une conférence et les transporteurs hors conférence, mais aussi de la concurrence que se livrent les membres d'une même conférence en vertu des dispositions relatives aux mesures distinctes de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM). Ces dispositions permettent aux compagnies membres d'une conférence d'offrir des tarifs ou des services qui diffèrent de ceux qui sont publiés dans le tarif de la conférence. En vertu de la LDCM de 2002, le délai dont dispose une compagnie membre d'une conférence pour donner aux autres membres de la conférence un préavis quant à son intention de prendre une mesure indépendante sur les tarifs et d'autres éléments de service a été ramené de 15 jours à 5 jours.

En vertu de la LDCM de 2002, les compagnies membres d'une conférence peuvent désormais signer des contrats de service avec les expéditeurs sans divulguer les conditions et modalités des contrats aux autres membres de la conférence. Une conférence et un expéditeur peuvent également négocier et signer des contrats de service qui s'appliquent à tous les membres de la conférence. Ces contrats doivent néanmoins être déposés auprès de l'Office des transports du Canada pour être conformes à la LDCM.

En 2004, l'Office des transports du Canada a accepté le dépôt de 15 contrats de service,[3] par rapport à 25 en 2003 et 51 en 2002. Les contrats concernaient à la fois le trafic entrant et sortant et les points d'origine/destination situés sur les côtes Est et Ouest du Canada.

TRANSPORT DES PASSAGERS

SERVICES DE TRAVERSIERS

La plupart des principaux exploitants de traversiers du Canada font partie de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT). Les services de traversiers au Canada varient pourtant considérablement au chapitre des prestations, de la propriété et des navires utilisés. Les propriétaires peuvent être de petits exploitants du secteur privé, des gouvernements provinciaux ou des sociétés d'État fédérales. Des sociétés de traversiers, des municipalités, des gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral et d'autres sociétés privées détiennent, louent et exploitent des gares maritimes et des installations d'accostage et de radoub. Les navires comprennent de petits transbordeurs à câble, de grands paquebots de croisière et des traversiers rapides, et les services peuvent être saisonniers ou offerts toute l'année.

Pour d'autres précisions sur les principaux services de traversiers, voir le tableau A8-11 de l'addenda. De plus, la plupart des grands exploitants de services de traversiers ont leur propre site Web, leurs propres routes et leurs propres taux.

Même si l'on ne dispose pas encore des chiffres sur le trafic en 2004 pour tous les membres de l'ACOT, les chiffres relatifs au trafic de 2003 permettent de se faire une idée assez juste de l'importance relative des activités de l'ACOT. On estime que le trafic passagers total des services de traversiers canadiens atteint 38,8 millions de passagers et 16,3 millions de véhicules. La compagnie British Columbia Ferry Services Inc. est de loin le plus gros exploitant de traversiers au Canada, puisqu'elle a transporté 21,4 millions de passagers et 8,3 millions de véhicules en 2003. Le ministère des Transports et de la Voirie de Colombie-Britannique et la compagnie Fraser River Marine Transportation exploitent également des services de traversiers en eaux intérieures; ces deux entités ont transporté 7,2 millions de passagers et 3,3 millions de véhicules en 2003. Au Québec, La Société des Traversiers du Québec a transporté 5,2 millions de passagers et 2,6 millions de véhicules.

En 2004, la société d'État fédérale Marine Atlantique SCC a transporté 419 548 passagers et 223 044 véhicules entre Terre-Neuve/Labrador et la Nouvelle-Écosse. Les exploitants de traversiers privés subventionnés par le gouvernement fédéral ont vu leur trafic décliner en 2003, puisqu'ils ont transporté environ 930 000 passagers et 317 000 véhicules. Les autres membres de l'ACOT, notamment des entreprises provinciales de Terre-Neuve/Labrador, du Manitoba, de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick, ont transporté environ 3 millions de passagers et 1,3 million de véhicules.

3 Les contrats de service sont des dispositions proconcurrentielles dont le but est d'harmoniser la législation canadienne sur les conférences maritimes avec celle de ses principaux partenaires commerciaux et d'appuyer la tendance récente à une plus grande dépendance à l'endroit du marché.

Les services de traversiers bénéficiant de l'aide du gouvernement fédéral dans le Canada atlantique sont désormais limités à ceux qui sont offerts par Marine Atlantique SCC et deux exploitants du secteur privé, Northumberland Ferries Ltd. et C.T.M.A. Traversier Ltée. En outre, le gouvernement fédéral octroie une subvention annuelle à la Colombie-Britannique qui est versée directement à BC Ferries.

INDUSTRIE DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE

Les grands paquebots de croisière qui font escale dans les ports canadiens appartiennent à des sociétés qui ont leur siège social à l'étranger et ils battent pavillon étranger. Les croisières proposées par ces paquebots appartiennent à deux grandes catégories, les croisières de luxe et les mini-croisières, qui diffèrent par la capacité des navires, selon qu'elle est supérieure ou inférieure à 150 passagers.

Après les Caraïbes et la Méditerranée, les croisières à destination de l'Alaska qui empruntent le très pittoresque Inside Passage en Colombie-Britannique sont les plus populaires du monde. Le port de Vancouver et, dans une mesure de plus en plus importante celui de Seattle, tiennent lieu de « ports d'attache », c'est-à-dire de ports d'embarquement ou de débarquement des passagers. En 2004, Vancouver a enregistré une baisse de 2,5 % du trafic par rapport à 2003 pour s'établir à 929 976 passagers. Ce repli est attribuable à plusieurs facteurs : l'incidence des événements mondiaux sur les voyages et le tourisme et la capacité du port de Seattle à attirer des paquebots de croisière grâce à l'inauguration de nouvelles infrastructures.

Dans l'Est du Canada, des paquebots de croisière de luxe partent régulièrement de New York pour remonter la côte Est, en faisant escale à Halifax, Charlottetown et dans d'autres ports de la côte Est, avant d'entrer dans le Saint-Laurent pour le remonter jusqu'à Québec et Montréal. Il y a également des croisières de plus courte durée au départ de New York ou de Boston, qui remontent la côte jusqu'à Halifax, Saint John et d'autres ports de l'Atlantique. De nombreux ports ont investi dans de nouvelles infrastructures pour accueillir les paquebots de croisière, notamment le port de Saint John.

D'autres ports canadiens profitent également des escales des paquebots de croisière, notamment les ports de Victoria en Colombie-Britannique, de St. John's à Terre-Neuve et de Sydney en Nouvelle-Écosse.

Le tableau 8-15 illustre le trafic international des paquebots de croisière dans les principaux ports du Canada en 2003 et 2004. Pour une série chronologique plus complète, voir le tableau A8-12 de l'addenda.

TABLEAU 8-15 : TRAFIC INTERNATIONAL DES PAQUEBOTS DE CROISIÈRE DANS LES PRINCIPAUX PORTS CANADIENS, 2003 ET 2004

(Passagers)

Année	Vancouver	Montréal	Québec	Halifax	Saint John
2003	953 376	33 600	59 000	170 425	83 946
2004 (prél.)	929 976	40 000	62 000	212 000	138 622

Source : Administrations portuaires canadiennes

TRANSPORT DES MARCHANDISES

En 2003, le trafic maritime des marchandises s'est chiffré à 375 millions de tonnes[4], soit une hausse de 8,6 % par rapport à 2002. Les flux intérieurs[5] ont représenté près du cinquième de ce total (68,3 millions de tonnes), soit 9 % de plus que l'année d'avant (62,6 millions de tonnes). Sur ces flux intérieurs, les bâtiments battant pavillon canadien ont transporté 95,9 % (65,5 millions de tonnes). En 2003, le trafic entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 123,5 millions de tonnes, soit une hausse de 8,0 % par rapport à 2002. Sur ces chiffres, les bâtiments battant pavillon canadien ont représenté près de 42 %, soit au total 51,8 millions de tonnes. Le reste du trafic international (hauturier ou outre mer)[6] a progressé de 8,8 % en 2003, pour s'établir à 183 millions de tonnes. Les navires battant pavillon canadien n'ont assuré que 0,1 % de ce trafic.

Le tableau 8-16 illustre les tendances du trafic maritime du Canada, par secteur, en 2002 et en 2003. Le tableau A8-13 de l'addenda illustre les mêmes tendances entre 1986 et 2003.

TABLEAU 8-16 : STATISTIQUES SUR LE TRAFIC MARITIME CANADIEN PAR SECTEUR, 2002 ET 2003

(millions de tonnes)

	Flux			Total des flux	Total manutentionné
	Intérieurs	Transfrontaliers	Outre-mer		
2002	62,6	114,3	168,4	345,4	408,1
2003	68,3	123,5	183,2	374,9	443,0

Source : Statistique Canada, Le transport maritime au Canada, cat. nº 54-205

4 D'après les flux de trafic plutôt que le tonnage manutentionné dans les ports canadiens (les volumes intérieurs ne sont pas comptabilisés deux fois).

5 Le trafic maritime en provenance et à destination d'un port canadien. Les flux ne tiennent compte du volume du trafic qu'une seule fois, par opposition aux chargements et aux déchargements dans les ports, pour lesquels, dans le cas du trafic intérieur, les mêmes volumes sont comptabilisés deux fois.

6 Trafic à destination ou en provenance de tous les pays étrangers autres que les États-Unis.

Le tableau 8-17 montre la part des navires battant pavillon canadien dans le trafic maritime du Canada en 2003.

TABLEAU 8-17 : PROPORTION DE NAVIRES BATTANT PAVILLON CANADIEN DANS LES ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA, 2003

(millions de tonnes)

Échanges maritimes du Canada	*Pavillon canadien*	*%*	*Pavillon américain*	*%*	*Pavillon étranger*	*%*	*Total du trafic*
Intérieurs	65,5	95,9	0,0	0,1	2,8	4,1	68,3
Canada/É.-U.	51,8	42,0	13,6	11,0	58,0	47,0	123,5
Hauturiers	0,2	0,1	0,6	0,3	182,4	99,6	183,2
Total	**117,6**	**31,4**	**14,2**	**3,8**	**243,2**	**64,9**	**374,9**

Source : Statistique Canada et Transports Canada

TRAFIC MARITIME INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

ACTIVITÉS DE CABOTAGE POUR 2004

En vertu de la *Loi sur le cabotage du Canada*, seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada ont le droit de transporter des passagers et des marchandises et de se livrer à des activités de transport maritime commercial dans les eaux canadiennes. En outre, seuls les navires dédouanés et immatriculés au Canada peuvent se livrer à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles non biologiques sur le plateau continental du Canada. Toutefois, lorsque aucun navire canadien n'est disponible ou en mesure d'assurer un service donné, les navires immatriculés à l'étranger peuvent demander un permis de cabotage à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Auparavant, le rôle de l'ASFC était assumé par l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC).

En 2004, l'ACSF a reçu 128 demandes de permis de cabotage, soit environ 20 % de plus qu'en 2003. De ce nombre, 67 concernaient le transport de marchandises, 48 une activité commerciale et 13, le transport de passagers. Le pavillon des États-Unis a été le pavillon étranger prédominant en ce qui a trait au cabotage dans les eaux canadiennes avec 46 demandes. Le pavillon des Bahamas s'est classé au deuxième rang avec 28 demandes (il avait été le pavillon prédominant en 2003 pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur le cabotage* en décembre 1992. Les pavillons du Panama et de la Norvège se sont classés respectivement au troisième et au quatrième rang.

Le secteur qui a fait l'objet du plus grand nombre de demandes a été celui des navires affectés à l'exploration et à la production pétrolières et gazières au large des côtes. En 2004, 62 demandes ont concerné des navires-citernes, 14, des navires et des plates-formes de forage et 10, des navires sismologiques. La majeure partie de la demande au chapitre du trafic de navires-citernes vise les navires-citernes navettes de grande capacité.

Le tableau 8-18 illustre le tonnage réel et le pourcentage de marchandises transportées par des navires immatriculés à l'étranger qui se sont livrés à des activités de trafic maritime intérieur de 2001 à 2003. Le tableau A8-14 de l'addenda contient les mêmes données sur une plus longue période.

TABLEAU 8-18 : PART DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER DANS LE CABOTAGE CANADIEN, 2001 – 2003

Année	*Canadien*	*%*	*Étranger*	*%*	*Total*
2001	52 803 710	98,0	1 099 099	2,0	53 902 809
2002[1]	59 823 994	95,5	2 802 296	4,5	62 626 289
2003[1]	65 468 886	95,9	2 827 887	4,1	68 296 773

[1] Augmentation importante des expéditions de pétrole brut de Grand Bank (Hibernia) et Port Hawkesbury (Hibernia) et de Come-By-Chance par des navires battant pavillon canadien et battant pavillon étranger.

Source : Transports Canada, à partir des données fournies par Statistique Canada

Les marchandises intérieures sont chargées et déchargées dans les ports canadiens et, de ce fait, elles sont manutentionnées deux fois dans le réseau portuaire. En 2003, le volume de marchandises intérieures a augmenté de 8,7 %, pour s'établir à 136,4 millions de tonnes. La hausse des expéditions de bois de pâte et copeaux, de pétrole brut, de blé et d'huile de carburant ont plus que compensé les baisses d'expéditions de minerai de fer, de billes de bois et d'autres produits du bois, de pierre, de sable et de gravier.

Le tableau 8-19 illustre le trafic maritime intérieur par région en 2003.

TABLEAU 8-19 : FLUX MARITIMES INTÉRIEURS PAR RÉGION DU CANADA, 2003

(En milliers de tonnes)

	Région de destination (Déchargements)				
Région d'origine (Chargements)	*Atlantique*	*Saint-Laurent*	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Toutes les régions*
Atlantique	22 908	3 458	552	7	26 925
Saint-Laurent	928	5 369	5 559	3	11 859
Grands Lacs	242	5 140	8 196	0	13 579
Pacifique	3	0	0	15 931	15 934
Toutes les régions	**24 082**	**13 967**	**14 307**	**15 941**	**68 297**

Source : Statistique Canada, Le transport maritime au Canada, Cat. 54-205

La majeure partie du trafic intérieur est concentrée dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint Laurent. En 2003, les ports de la Voie maritime ont manutentionné 53,5 millions de tonnes (chargements et déchargements), ou 39,2 % du tonnage intérieur total. Les ports de la Région du Pacifique ont manutentionné pour leur part 23,4 % du total (31,9 millions de tonnes). En 2003, les ports du Pacifique ont manutentionné 0,3 million de tonnes de plus de marchandises intérieures qu'en 2002, dont 99,97 % provenaient de cette région ou

lui étaient destinées. Les ports de la Région de l'Atlantique ont manutentionné 541,0 millions de tonnes de marchandises intérieures en 2003, soit une hausse de 24 % par rapport à 2002.

En 2003, les produits primaires manutentionnés dans les échanges intérieurs au Canada ont été les suivants :

- le pétrole brut (40,1 millions de tonnes, en hausse de 30,4 % par rapport à 2002);
- le bois de pâte et les copeaux (15,8 millions de tonnes, en hausse de 6,8 %);
- la pierre, la chaux, le sable et le gravier (12,9 millions de tonnes, en baisse de 1,1 %);
- le minerai de fer et les concentrés de fer (10,5 millions de tonnes, en baisse de 7,9 %);
- les grumes et autres produits ligneux (7,7 millions de tonnes, en baisse de 7,2 %);
- le mazout (8,4 millions de tonnes, en hausse de 15,1 %);
- le blé (8,4 millions de tonnes, en hausse de 21,7 %).

Ensemble, ces produits ont représenté près des trois quarts (76 %) de tout le tonnage intérieur manutentionné dans les ports canadiens en 2003.

TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

En 2003, le volume de marchandises internationales manutentionnées dans les ports canadiens s'est chiffré à 306,6 millions de tonnes, soit une hausse de 8,4 % par rapport à 2002. Sur ce total, 62,4 % était destiné aux exportations (trafic en transit et réexportations compris). Le Japon, la Chine, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et d'autres pays d'Europe de l'Ouest ont représenté près de 60 % du trafic maritime international du Canada (exportations et importations) (à l'exclusion des États-Unis).

PARTS DU MARCHÉ DES NAVIRES CONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE

Le trafic de ligne hors conférence a augmenté de façon constante ces dernières années, à la fois en termes absolus et en pourcentage du trafic de ligne total. En 2003, le trafic hors conférence est passé à 22,2 millions de tonnes, alors que le trafic conférence a chuté à 9,8 millions de tonnes. Les transporteurs hors conférence ont assuré le transport de près de 70 % du trafic de ligne total. Si l'on tient compte du trafic transbordé hors conférence en provenance et à destination des États Unis, la part des transporteurs hors conférence est alors encore plus importante.[7]

Le tableau 8-20 illustre les parts conférence et hors conférence du trafic de ligne canadien entre 2002 et 2003. Le tableau A8-15 de l'addenda contient les données depuis 1995.

TABLEAU 8-20 : PARTS CONFÉRENCE ET HORS CONFÉRENCE DU TRAFIC DE LIGNE CANADIEN, 2002 – 2003

(En millions de tonnes)

	2002	*2003*
Conférence		
Exportations	3,5	3,4
Importations	7,3	6,4
Total	**10,8**	**9,8**
Hors-conférence		
Exportations	12,7	14,9
Importations	5,4	7,3
Total	**18,1**	**22,2**

Source : Transports Canada, Base de données marchandises, Statistique Canada

À l'instar des années précédentes, au chapitre des marchandises transportées, les exploitants de conférence se sont concentrés presque exclusivement sur le trafic conteneurisé : 9,5 millions des 9,8 millions de tonnes de marchandises qu'ils ont transportées en 2003 étaient des marchandises en conteneurs. Le trafic hors conférence se caractérise lui aussi de plus en plus par le pourcentage élevé de marchandises en conteneurs (18,4 millions de tonnes en 2003), même s'il englobe également des marchandises diverses et du néo-vrac.

La répartition du trafic de ligne par région d'origine et de destination permet d'illustrer les parts relatives des transporteurs membres de conférence et des transporteurs hors-conférence sur différents parcours. Le tableau 8-21 compare le trafic de ligne des transporteurs membres de conférence et celui des transporteurs hors conférence par région en 2003.

TABLEAU 8-21 : TRAFIC DE LIGNE PAR RÉGION, 2003

(En millions de tonnes)

	Importations		*Exportations*		
Région	*Conférence*	*Hors conférence*	*Conférence*	*Hors conférence*	*Total*
Europe	4,1	2,4	3,3	2,3	12,1
Asie	2,3	3,9	–	10,5	16,7
Amérique centrale	–	0,2	0,0	0,7	0,9
Amérique du sud	–	0,2	0,1	0,4	0,7
Autres – Amérique	–	0,2	–	0,3	0,5
Moyen-Orient	0,0	0,2	0,0	0,2	0,5
Océanie	0,0	0,1	0,0	0,2	0,4
Afrique	–	0,2	–	0,1	0,2
Total	**6,4**	**7,3**	**3,4**	**14,9**	**32,0**

Note : – signifie « néant »
Autres – Amérique = Amérique du Nord, plus Groenland et Saint-Pierre et Miquelon

Source : Transports Canada, Base de données internationales, Statistique Canada

7 Il est important de noter que les données du tableau ne tiennent pas compte des envois américains transbordés qui transitent par des ports canadiens. Une part importante de ce trafic est acheminée par des navires de conférence, mais à des taux hors conférence. La route maritime sans doute la plus touchée est celle qui relie l'Europe au Canada. Le port de Montréal estime qu'environ 50 % de son trafic de ligne se fait en provenance ou à destination des États-Unis. De plus, les ports d'Halifax et de Vancouver manutentionnent aussi un volume grandissant de trafic du Midwest américain. Le tout fait que la part du trafic des conférences est gonflée par cet état de fait.

Trafic de marchandises entre le Canada et les États-Unis

Le trafic maritime du Canada à destination et en provenance des États-Unis s'est chiffré à 123,5 millions de tonnes en 2003, soit une hausse de 8,0 % par rapport à 2002. Les importations (déchargements en provenance des États-Unis)[8] ont augmenté de 1,9 %, alors que les exportations (chargements à destination des États-Unis) ont progressé de 11,5 %.

Le tableau 8-22 illustre les échanges maritimes du Canada avec les États-Unis en 2002 et 2003. Le tableau A8-16 de l'addenda illustre les mêmes données depuis 1986.

TABLEAU 8-22 : ÉCHANGES MARITIMES DU CANADA AVEC LES É.-U., 2002 – 2003

(millions de tonnes)

	Chargées	*Déchargées*	*Total*
2002	72,9	41,4	114,3
2003	81,2	42,2	123,5

Source : Statistique Canada, cat. nº 54-205, Transports Canada.

En 2003, le volume de marchandises chargées dans des ports canadiens à destination des États-Unis s'est chiffré à 81,2 millions de tonnes. Sept produits ont concentré 83 % de ce volume : le brut (21,1 millions de tonnes); la pierre, la chaux, le sable et le gravier (11,9 millions de tonnes); l'essence (8,4 millions de tonnes); le minerai de fer (8,2 millions de tonnes); le mazout (7,9 millions de tonnes); le gypse (6,1 millions de tonnes); et le sel (4 millions de tonnes).

Entre 2002 et 2003, il y a eu d'importantes fluctuations dans les volumes des principaux produits exportés aux États-Unis. Les exportations de brut ont fait un bond de 39,2 %, pendant que les exportations de pierre, de chaux, de sable et de gravier augmentaient de 12,8 %, celles de mazout, de 20,2 %, de sel, de 15 %, et de minerai de fer, de 24,6 %. En revanche, les exportations d'essence et de gypse ont reculé respectivement de 11,1 % et 7,5 %.

En 2003, il y a eu deux grands couloirs d'échanges : la route du Canada atlantique à destination de la côte atlantique des États-Unis; et la route des Grands Lacs du Canada à destination des ports des Grands Lacs des États-Unis. La route de l'Atlantique a concentré 57 % (46 millions de tonnes) du total des chargements à destination des États-Unis, alors que celle des Grands Lacs en a concentré 17 % (14,2 millions de tonnes). Confondues, ces deux routes ont représenté 74 % du volume des produits exportés par le Canada aux États-Unis par voie maritime.

En 2003, les importations canadiennes de produits américains transportés par voie maritime se sont chiffrées à 42,2 millions de tonnes, soit une hausse de 1,9 %. Sept produits ont concentré 86 % de ce volume : le charbon (18,9 millions de tonnes); le minerai de fer (5,5 millions de tonnes); le mazout (2,8 millions de tonnes); la pierre, la chaux, le sable et le gravier (2,7 millions de tonnes); d'autres produits pétroliers (2,7 millions de tonnes); les produits chimiques inorganiques (2,6 millions de tonnes); et le sel (0,9 million de tonnes).

À l'instar des exportations, il y a eu d'importantes fluctuations dans les volumes de produits importés des États-Unis en 2003. C'est ainsi que les importations de mazout et d'essence ont augmenté respectivement de 28,9 % et de 13,2 %, alors que les expéditions de pierre, de chaux, de sable et de gravier et de produits chimiques inorganiques ont reculé respectivement de 11,8 % et 21,1 %.

Plus de 73 % du volume total des produits importés des États-Unis par voie maritime provenaient de ports des Grands Lacs. Les ports situés le long du littoral atlantique et dans le golfe du Mexique aux États-Unis ont représenté 19,2 %, et les ports de la côte du Pacifique, les 7 % restants.

Le tableau 8-23 illustre le trafic entre les ports du Canada et des États-Unis en 2003, alors que le tableau 8-24 illustre les échanges entre les ports des États-Unis et du Canada.

TABLEAU 8-23 : TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION DES É.-U., 2003

(millions de tonnes)

	Région de destination aux États-Unis			
Région d'origine au Canada	*Atlantique*	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	46,0	0,0	0,4	46,4
Saint-Laurent	4,8	5,3	0,0	10,2
Grands Lacs	0,1	14,2	0,0	14,3
Pacifique	0,4	0,0	9,9	10,3
Total	**51,3**	**19,6**	**10,3**	**81,2**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : Statistique Canada, cat. nº 54-205, Transports Canada.

TABLEAU 8-24 : TRAFIC MARITIME DU CANADA EN PROVENANCE DES É.-U., 2003

(millions de tonnes)

	Région d'origine aux États-Unis			
Région de destination au Canada	*Atlantique*	*Grands Lacs*	*Pacifique*	*Total*
Atlantique	4,5	0,0	0,1	4,6
Saint-Laurent	3,5	2,2	0,2	5,9
Grands Lacs	0,1	28,9	0,0	29,0
Pacifique	0,0	0,0	2,7	2,7
Total	**8,1**	**31,2**	**3,0**	**42,2**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : Statistique Canada, cat. nº 54-205, Transports Canada.

8 Ce qui comprend les marchandises en transit et transbordées.

TRAFIC DE MARCHANDISES OUTRE-MER

En 2003, les échanges commerciaux maritimes entre le Canada et les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États-Unis) se sont chiffrés à 183 millions de tonnes, soit une hausse de 9 % par rapport à 2002. Les exportations ont dépassé les importations d'environ 37 millions de tonnes. Environ 59 % des exportations outre-mer ont été chargées dans les ports de la côte Ouest, tandis que 88 % des importations d'outre-mer ont été déchargées dans les ports de la côte Est.

Le tableau 8-25 illustre le commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer en 2002 et 2003. Le tableau A8-17 de l'addenda illustre ce même commerce depuis 1986.

TABLEAU 8-25 : COMMERCE MARITIME ENTRE LE CANADA ET LES PAYS D'OUTRE-MER, 2002-2003

(millions de tonnes)

	Chargées	*Déchargées*	*Total*
2002	101,4	67,0	168,4
2003	110,2	73,0	183,2

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : Statistique Canada, cat. nº 54-205, Transports Canada.

En 2003, 110,2 millions de tonnes de marchandises ont été chargées dans les ports canadiens à destination d'autres pays que les États-Unis, soit 9 % de plus qu'en 2002. Les principaux produits étaient : le charbon (25,5 millions de tonnes); le minerai de fer (21,7 millions de tonnes); les marchandises conteneurisées (15 millions de tonnes); le blé (10,7 millions de tonnes); le soufre (5,6 millions de tonnes); la potasse (5,6 millions de tonnes); et la pâte de bois (5 millions de tonnes). Un peu plus de 13 % de ces marchandises étaient conteneurisées.

Les expéditions de charbon (6,2 %), de minerai de fer (16,6 %), de blé (3 %), de soufre et de potasse ont nettement augmenté en 2003. Les expéditions de pâte de bois, revanche, ont diminué de 1,4 %.

En 2003, les trois cinquièmes des marchandises canadiennes exportées vers des pays d'outre-mer ont été chargées dans les ports de la côte Ouest du Canada. Les ports situés le long de la Voie maritime du Saint Laurent ont manutentionné la majeure partie des marchandises sur la côte Est. À hauteur de 69 %, les ports de la côte Ouest ont dominé les exportations à destination de l'Asie et de l'Océanie, alors que les ports de la côte Est ont manutentionné 62 % du tonnage expédié vers l'Europe.

En 2003, 73 millions de tonnes de marchandises provenant d'outre-mer ont été déchargées dans les ports canadiens, soit une hausse de 8,9 % par rapport à 2002. Les importations de brut[9] se sont chiffrées à 33 millions de tonnes, soit 46 % des marchandises déchargées en provenance d'outre-mer. Parmi les autres principaux produits déchargés, mentionnons les marchandises conteneurisées (12,9 millions de tonnes); les produits chimiques inorganiques (4,3 millions de tonnes); d'autres minerais et concentrés de métaux (3,7 millions de tonnes); l'essence (3,3 millions de tonnes); le charbon (2,6 millions de tonnes); et le fer et l'acier (2,1 millions de tonnes). Près de 18 % des marchandises étaient conteneurisées.

En outre, plus de 87 % des marchandises en provenance d'outre-mer ont été déchargées dans les ports de la côte Est du Canada. Ces marchandises provenaient principalement d'Europe, du Moyen-Orient et d'Afrique.

Le tableau 8-26 illustre le trafic maritime du Canada à destination des pays d'outre-mer, alors que le tableau 8-27 illustre le trafic en provenance d'outre-mer en 2003.

TABLEAU 8-26 : TRAFIC MARITIME DU CANADA À DESTINATION D'OUTRE-MER, 2003

(millions de tonnes)

	Région d'origine au Canada		
Région de destination à l'étranger	*Ports de l'Est*	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Asie et Océanie	7,6	44,8	52,4
Europe	28,4	8,2	36,6
Amérique du Sud et centrale	4,9	7,9	12,8
Moyen-Orient et Afrique	4,7	3,7	8,4
Inconnue	0,0	0,0	0,0
Total	**45,6**	**64,6**	**110,2**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : Statistique Canada, cat. nº 54-205, Transports Canada.

TABLEAU 8-27 : TRAFIC MARITIME DU CANADA EN PROVENANCE D'OUTRE-MER, 2003

(millions de tonnes)

	Région de destination au Canada		
Région d'origine à l'étranger	*Ports de l'Est*	*Ports de l'Ouest*	*Total*
Europe	27,5	0,2	27,7
Moyen-Orient et Afrique	21,0	0,0	21,0
Amérique du Sud et centrale	12,0	1,1	13,0
Asie et Océanie	3,5	7,6	11,1
Inconnue	0,1	0,0	0,1
Total	**64,1**	**8,9**	**73,0**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

Source : Statistique Canada, cat. nº 54-205, Transports Canada.

9 Ce qui comprend les transbordements de brut de la mer du Nord.

COMMERCE MARITIME

Selon les données internationales sur le commerce, la valeur des échanges maritimes internationaux du Canada en 2003 a été de 107,4 milliards $ (à l'exclusion des expéditions via des ports des États-Unis). Cela marque une hausse de 4,1 % par rapport à 2002. Les importations par bateau se sont chiffrées à 59,8 milliards $, contre 47,6 milliards $ pour les exportations. La valeur des importations a augmenté de 4,8 %, principalement en raison d'une augmentation des marchandises provenant de Chine, du Japon, de Corée du Sud, d'Allemagne, du Royaume-Uni et de Norvège. La valeur des exportations a elle aussi augmenté, de 3,3 %, essentiellement à destination des États-Unis, de Chine et du Royaume-Uni.

Le tableau 8-28 illustre la valeur de la part maritime du commerce international du Canada en 2003.

TABLEAU 8-28 : VALEUR DE LA PART MARITIME DU COMMERCE INTERNATIONAL CANADIEN, 2003

(milliards $CAN)

	Transport maritime	*Tous les modes*	*Transport maritime (%)*
Transfrontalier			
Exportations[1]	12,06	326,70	3,7
Importations	3,15	203,70	1,6
Total É.-U.	**15,21**	**530,40**	**2,9**
Other countries			
Exportations[1]	35,56	54,17	65,6
Importations	56,63	132,14	42,8
Total	**92,19**	**186,30**	**49,4**

Note : Il se peut que les totaux ne correspondent pas à la somme des chiffres, ces derniers ayant été arrondis.

1. Comprend les exportations et les réexportations intérieures.

Source : Statistique Canada, cat. nos 65-202 et 65-203, Estimations spéciales.

En 2003, le trafic maritime avec les États-Unis s'est chiffré à 15,2 milliards $, grâce à des exportations d'une valeur de 12,1 milliards $. Toutefois, cette valeur n'a représenté que 2,9 % du total des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. La majeure partie du trafic a été assurée par des modes de transport de surface, comme le camion et le train.

En 2003, le commerce maritime du Canada avec les pays d'outre-mer (à l'exclusion des États-Unis) s'est chiffré à 92,2 milliards $. Les exportations ont compté pour 35,6 milliards $ et les importations, pour 56,6 milliards $. Sur le plan de la valeur, le transport maritime a représenté 49 % de tous les échanges commerciaux avec les pays d'outre-mer et a été le mode dominant de transport des marchandises avec les pays d'outre-mer.

Les principales régions avec lesquelles se font ces exportations et importations sont l'Asie, l'Europe de l'Ouest et les États-Unis. Les principaux produits exportés à l'étranger (États-Unis y compris) ont été les produits forestiers (8,7 milliards $), l'essence/mazout (6,6 milliards $) et les céréales (4,7 milliards $). Au nombre des importations, il faut mentionner le brut (9,4 milliards $), les textiles, les cuirs et autres produits finis (8,9 milliards $), les véhicules automobiles (7,8 milliards $), les machines (5,8 milliards $) et d'autres denrées alimentaires (3,2 milliards $). Pour d'autres précisions sur les États-Unis et les pays d'outre-mer et les principaux produits exportés et importés selon la valeur, se reporter au tableau A8-18 de l'addenda.

TRANSPORT AÉRIEN 9

Le trafic passagers en 2004 a été très près de son niveau de pointe de l'an 2000.
Air Canada s'est soustrait de la protection contre les créanciers en 2004.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS EN 2004

Air Canada

En 2004, Air Canada a poursuivi la restructuration qu'elle avait entreprise après s'être placée sous la protection des tribunaux en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC), le 1er avril 2003. Au cours de sa restructuration, la compagnie aérienne a atteint à un certain nombre d'objectifs cruciaux pour qu'elle puisse arriver au terme de la protection prévue dans la LACC. C'est ainsi que le transporteur a réduit de façon considérable ses coûts d'exploitation annuels, a effacé sa dette et a réussi à obtenir de nouveaux capitaux de 1,8 milliard $, de façon à disposer de suffisamment de liquidités au moment de son arrivée au terme de sa protection.

Le 17 août 2004, les créanciers ont approuvé le Plan d'arrangement d'Air Canada (plan de restructuration) suite à un vote quasi unanime. Le plan a reçu l'approbation finale de la Cour supérieure de justice de l'Ontario le 23 août 2004. Après 18 mois de restructuration intensive, Air Canada est arrivée au terme de la protection contre les créanciers le 30 septembre 2004 avec, en main, un plan d'entreprise et un bilan revitalisés.

Libéralisation du transport aérien

Le gouvernement a demandé l'aide du Comité permanent des transports (CPT) pour la conduite d'une étude sur la question de déterminer si le Canada devait procéder à une nouvelle libéralisation de sa démarche en matière de réglementation économique de l'industrie aérienne. Le 4 novembre 2004, le CPT a été saisi d'un document d'orientation conçu pour l'aider à déterminer les points à traiter et pour soulever certaines questions à examiner. L'objectif du comité est de fournir un rapport sur les vues exprimées par les intervenants et le public et de définir les priorités et les principes stratégiques dont devraient s'inspirer les efforts du Canada en matière de libéralisation du transport aérien au cours des 10 prochaines années. L'étude doit commencer au début de 2005.

Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien

Mme Liette Lacroix Kenniff a occupé le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien jusqu'en septembre 2004. Elle avait été reconduite dans ses fonctions par le ministre des Transports en septembre 2003 pour une année de plus. La commissaire a publié deux rapports en 2004 pour l'année civile 2003. Le premier porte sur les six premiers mois de 2003 et fait état d'une baisse du nombre de plaintes reçues par le bureau de la commissaire au cours des six mois précédents, baisse attribuable en partie à des niveaux de trafic aérien inférieurs à la moyenne. Le second rapport porte sur les six derniers mois de 2003, et la commissaire y fait mention d'une réduction des plaintes formulées à l'endroit d'Air Canada, alors que le transporteur jouissait d'une protection contre les créanciers, ce qui a eu pour effet de réduire encore davantage le nombre total de plaintes formulées. Dans chacun des rapports, il était fait mention d'une baisse continue du nombre de plaintes.

Examen de la politique sur le loyer des aéroports

Pour donner suite aux requêtes des aéroports et du milieu aéronautique et aux questions soulevées par le vérificateur général en octobre 2000, on a entrepris en 2001 un examen de la politique sur le loyer payé par 21 administrations aéroportuaires faisant partie du Réseau national d'aéroports (RNA). L'examen avait pour but de déterminer si la politique fédérale sur le loyer des aéroports concilie les intérêts de tous les intervenants, notamment de l'industrie aérienne et du contribuable canadien. Cet exercice s'est déroulé parallèlement, mais de façon indépendante, à l'élaboration du projet de loi sur les aéroports. En 2004, des efforts ont été déployés pour produire une nouvelle législation aéroportuaire, qui doit être déposée au printemps de 2005.

En 2002 et 2003, grâce au concours d'experts financiers indépendants, Transports Canada a entrepris un certain nombre d'études clés pour examiner la valeur des aéroports loués du RNA, leur impact sur le secteur aérien et les voyageurs et l'équité du modèle actuel de loyer. Les études ont pris fin en 2004, et les résultats entreront dans une large mesure dans la décision du gouvernement prévue en 2005.

Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports

En 2004, Transports Canada a mené à terme une étude portant sur la viabilité financière des aéroports régionaux et de petite taille qu'il avait cédés depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports (PNA) en 1994. La PNA prévoit un cadre définissant le rôle du gouvernement fédéral touchant les aéroports. L'étude a été entreprise suite à la décision fédérale de poursuivre son programme de cession des aéroports. Cet exercice aidera le Ministère à mieux cerner l'incidence des cessions effectuées par le gouvernement fédéral sur les collectivités concernées. Des quelque 90 aéroports à travers le pays à qui il a été demandé de participer à l'étude, 70 % environ ont rempli en totalité ou en partie le sondage qui leur avait été envoyé au cours de l'été 2003. Les résultats de l'étude ont été publiés le 23 septembre 2004 et sont accessibles sur le Web à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/menu.htm.

Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien

Pour défrayer les coûts du renforcement du système de sûreté du transport aérien qui a été mis en place suite aux attaques terroristes perpétrées aux États-Unis en 2001, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien est entré en vigueur le 1er avril 2002. Il a été fixé à l'origine à 12 $ par embarquement jusqu'à concurrence de 24 $ par billet pour les vols intérieurs au Canada, à 12 $ pour les vols transfrontaliers à destination du territoire continental des États-Unis et à 24 $ pour tous les autres vols internationaux. En mars 2003, le droit applicable aux vols intérieurs au Canada a été réduit à 7 $ pour les voyages allers simples et à 14 $ pour les voyages allers et retours, et une nouvelle réduction est entrée en vigueur le 1er avril 2004. C'est ainsi qu'à l'heure actuelle, le droit est de 6 $ pour les allers simples dans le cas des vols intérieurs, de 10 $ pour les vols transfrontaliers et de 20 $ les autres vols internationaux.

En 2004, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien s'appliquait aux vols exploités entre les 89 aéroports au Canada où l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien s'occupe du système amélioré de sûreté du transport aérien.

Systèmes informatisés de réservation

Le 7 mai 2004, après des consultations suivies menées par Transports Canada en 2003 et en 2004 auprès des membres de l'industrie de distribution des voyages, des transporteurs aériens et d'autres administrations, la version modifiée du *Règlement sur les systèmes informatisés de réservation canadiens a été publiée dans la Gazette du Canada*, Partie II. Les modifications prévoyaient le passage à un système plus déréglementé tout en maintenant la protection des intérêts des voyageurs. La version modifiée tient compte également d'importants changements qui se sont produits depuis l'entrée en vigueur du règlement original en juin 1995, comme l'émergence d'Internet comme outil d'information et de vente.

Par exemple, les compagnies aériennes ne seront plus tenues de participer à tous les systèmes informatisés de réservation qui sont utilisés au Canada et pourront décider de la meilleure façon d'assurer la distribution et la vente de leurs services aériens. D'autre part, le règlement continuera de faire en sorte que les agents de voyage aient accès à des renseignements neutres et non discriminatoires pour le compte des consommateurs et qu'aucun transporteur ne soit désavantagé sur le plan des affichages du système informatisé de réservation. Dans l'ensemble, la version modifiée du règlement cède la place aux forces du marché dans nombre de secteurs qui étaient auparavant réglementés et permet aux intervenants de négocier dans un contexte de nature plus commerciale, ce qui profite à tous les intervenants de l'industrie.

Transports Canada va continuer de suivre de près les changements qui s'opèrent dans les industries du transport aérien et de distribution des services de voyage ainsi que l'évolution et le développement de la technologie dans le secteur de la distribution des voyages par avion, en grande partie en raison de l'émergence d'Internet et de son importance.

Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien

La Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) a débuté en avril 2003 dans les buts suivants : recueillir par voie électronique toutes les statistiques opérationnelles sur le transport aérien auprès des quelque 170 transporteurs aériens qui desservent le Canada, améliorer la rapidité de diffusion des statistiques sur le transport aérien à la fois pour le gouvernement et l'industrie, et alléger le fardeau des rapports et les coûts qui s'y rattachent pour les intervenants. Transports Canada procède actuellement à la collecte des données sur le transport aérien par voie électronique auprès de la majorité des transporteurs qui faisaient partie de la liste originale des 170 compagnies aériennes, et l'initiative se

déroule conformément à l'échéancier prévu, soit le 31 mars 2005. La planification de la deuxième étape de l'initiative CESTA est bien en cours, alors que l'on se concentrera sur l'élargissement du processus de collecte électronique de façon à inclure le fret aérien, l'aviation générale et d'autres renseignements sur les transporteurs.

Indemnité au titre des responsabilités de tierces parties en cas de guerre et de terrorisme

Depuis que les compagnies d'assurances internationales ont mis fin à leur couverture suite aux attaques de septembre 2001, le gouvernement fédéral accorde une indemnité à court terme au titre des responsabilités de tierces parties en cas de guerre ou de terrorisme aux fournisseurs de services aériens essentiels au Canada. Ce programme d'indemnisation s'est poursuivi en 2004 pour des périodes renouvelables de 90 jours. Même si le marché des assurances s'est quelque peu rétabli, les niveaux de couverture qui existaient précédemment n'étaient toujours pas offerts à des prix raisonnables. D'autres pays procurent une aide similaire à leurs transporteurs.

Convention du Cap et protocole

Le 31 mars 2004, le Canada est devenu le 28e État signataire de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du protocole portant sur les questions spécifiques au matériel d'équipement aéronautique à convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

Le projet de loi C-4, soit la Loi de mise en oeuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, a été déposé auprès de la Chambre des communes le 8 octobre 2004. Le projet de loi et la ratification éventuelle de la Convention et du Protocole faciliteront et favoriseront le financement international reposant sur l'actif, c.-à-d. le financement qui utilise la valeur des équipements comme garantie de paiement. Les nouvelles règles d'insolvabilité auraient pour effet de réduire les risques inhérents au financement des aéronefs et, de ce fait, fourniraient de meilleures garanties aux créanciers. Le cadre juridique harmonisé devrait améliorer les ventes pour les avionneurs et les financiers et réduire au minimum leur risque de perte.

Prédédouanement

Le prédédouanement effectué à la frontière par les États-Unis fait en sorte que les voyageurs et leurs biens puissent être inspectés par des contrôleurs aux fins des douanes, de l'immigration, de la santé publique, de l'inspection des aliments et de la santé des plantes et des animaux, avant les vols en partance du Canada vers les États-Unis. Du fait de cette procédure, les voyageurs sont considérés comme des passagers de vol intérieur à leur arrivée aux États-Unis et jouissent de correspondances plus rapides et plus faciles vers d'autres villes américaines et d'un accès direct aux aéroports des États-Unis qui n'ont pas d'installation d'inspection douanière et d'immigration.

En décembre 2004, le gouvernement du Canada a annoncé l'accord des États-Unis pour élargir le programme de prédédouanement Canada/É.-U. de façon qu'il s'applique à l'aéroport international de Halifax. Les États-Unis autoriseront le prédédouanement à Halifax dès que la nouvelle installation de prédédouanement de l'aéroport sera terminée. Ainsi, Halifax deviendra le huitième aéroport canadien à offrir des services de prédédouanement, après ceux de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Ottawa et Montréal.

Politique de désignations multiples

En 2004, le ministre a accordé de nouvelles désignations dans le cadre de la politique de désignations multiples de 2002. Cette politique permet à tous les transporteurs canadiens de soumettre une demande en vue d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur n'importe quel marché international. Les désignations suivantes ont été accordées : Air Transat (Toronto – Manzanillo (Mexique) et Winnipeg – Puerto Vallarta), Zoom Airlines (Ottawa – Puerto Vallarta), CanJet Airlines (République dominicaine) et une prolongation de la désignation temporaire d'Air Canada visant la Grenade.

Politique en matière de transbordement de fret international

À l'automne 2004, le ministre a annoncé sa décision d'approuver une demande de l'administration aéroportuaire de Winnipeg pour que l'aéroport international de Winnipeg participe au programme fédéral de transbordement de fret aérien international. Ce programme a été mis au point au cours des années 80 pour aider les aéroports de petite taille ou sous-utilisés en permettant aux transporteurs aériens qui ne disposaient pas de droits d'exploitation en vertu d'accords bilatéraux de services aériens d'acheminer du fret à destination et en provenance du Canada en route vers un pays tiers. L'aéroport international de Winnipeg devient ainsi la cinquième installation canadienne à prendre part à ce programme, après les aéroports de Mirabel, de Hamilton, de Windsor et de Gander.

Accords bilatéraux

À la fin de 2004, le Canada était signataire de plus de 70 accords ou arrangements bilatéraux régissant les services aériens internationaux. Le gouvernement fédéral a participé à sept séries de négociations avec cinq pays et a tenu des réunions de consultation avec 14 autres pays au cours de l'année. C'est ainsi qu'un accord modifié de services aériens a été signé avec la Fédération de Russie, accord qui prévoyait l'élargissement des droits d'exploitation et de survol du territoire de chaque pays. Par ailleurs, un accord a été conclu entre le Canada et le Japon pour développer les possibilités d'exploitation de services aériens réguliers entre les deux pays. En attendant la signature d'un accord avec la République de Colombie, un arrangement temporaire a été établi pour autoriser l'exploitation de services aériens limités. Des arrangements temporaires en matière de services aériens ont également été conclus avec Israël et Singapour pour permettre le maintien des services aériens existants. Un arrangement a été signé avec le Brésil relativement à la fréquence hebdomadaire des vols, et de nouveaux régimes tarifaires ont été mis en place avec la Barbade, Saint-Kitts, Sainte-Lucie et Trinité et Tobago.

INFRASTRUCTURE

L'infrastructure de transport aérien du Canada se compose des aéroports et du Système de navigation aérienne (SNA). Depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports (PNA) en 1994, le gouvernement fédéral a réduit son rôle au chapitre de la gestion, de l'exploitation et de la propriété des aéroports. Ainsi, Transports Canada, qui était propriétaire et exploitant des installations, est devenu propriétaire et organe de réglementation. Le Ministère continue d'assurer la réglementation et la sécurité du SNA, même s'il en a cédé la propriété à NAV CANADA. Ces changements avaient pour objectif de promouvoir la sécurité, l'efficacité, l'accessibilité économique, l'intégration des services, l'innovation et la commercialisation. Le processus de cession est en grande partie terminé. Des renseignements à jour à ce sujet sont publiés tous les mois sur Internet, à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/rapportpna/menu.htm.

Aéroports

Le Canada compte environ 1 700 aérodromes, qui sont des installations enregistrées auprès de Transports Canada comme sites d'atterrissage et de décollage des aéronefs. Les aérodromes appartiennent à trois catégories : les hydroaérodromes, qui peuvent accueillir des avions à flotteurs, les héliports, qui peuvent accueillir des hélicoptères et les aéroports terrestres, utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

La majeure partie de l'activité aérienne commerciale du Canada se déroule dans les aéroports terrestres certifiés. En raison de leur niveau d'activité ou de leur emplacement, ceux-ci sont tenus de respecter les normes de Transports Canada sur la certification des aéroports.

Revenus et dépenses des administrations aéroportuaires

Les 26 aéroports désignés du Réseau national d'aéroports (RNA) en vertu de la PNA sont essentiels à l'infrastructure nationale des transports. De ce nombre, 22 ont été cédés en vertu de baux à long terme à des administrations aéroportuaires. Ces dernières sont constituées en sociétés sans capital-actions et sans but lucratif, avec un conseil d'administration formé de représentants locaux et publiquement responsable. Les conseils d'administration ont la responsabilité de gérer, d'exploiter et d'aménager chacun des aéroports du RNA. Les trois aéroports territoriaux du RNA ont été purement et simplement cédés aux trois administrations territoriales et celui de Kelowna est exploité par la ville de Kelowna.

Les états financiers des administrations aéroportuaires pour l'exercice qui s'est terminé en 2003 sont illustrés au tableau A9-1 de l'addenda.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Depuis avril 1995, Transports Canada offre le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) afin d'aider les aéroports admissibles qui ne font pas partie du RNA à financer leurs projets d'immobilisations qui ont trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation. Pour être admissibles à ce programme, les aéroports doivent traiter au minimum 1 000 passagers par an, respecter les exigences en matière de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement fédéral. En 2004, le programme a servi au financement de 42 projets dans 35 aéroports, pour un coût total estimé à 34,3 millions $. Le tableau A9-2 de l'addenda illustre, par province, la répartition des fonds accordés depuis la création du programme, tandis que le tableau A9-3 de l'addenda énumère les projets approuvés du PAIA en 2004.

Frais d'améliorations aéroportuaires

Un certain nombre d'administrations aéroportuaires perçoivent des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA). Les FAA représentent actuellement quelque 22 % du total des revenus des aéroports en moyenne, et ce pourcentage continue d'augmenter. Présentement, la plupart des FAA varient entre 10 et 15 $ par passager. La majorité sont perçus par l'intermédiaire de la billetterie des transporteurs aériens, mais certains le sont

directement par l'administration aéroportuaire. Pour une liste des FAA actuellement perçus par les aéroports du RNA, voir le tableau A9-4 de l'addenda.

Résultats financiers des aéroports du RNA

L'épidémie du Syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) a contribué à une réduction de quelque 4 % du trafic passagers total, en 2003, aux aéroports de Toronto et de Vancouver. Cette diminution survenue aux deux aéroports les plus achalandés du Canada a eu pour effet de neutraliser les augmentations mineures du trafic enregistrées aux autres aéroports, ce qui signifie que dans l'ensemble, le trafic passagers est demeuré le même. Malgré tout, les revenus ont continué d'augmenter au cours de 2003, alors que les revenus d'exploitation et les frais d'améliorations aéroportuaires ont tous deux augmenté de 8,5 %. À certains des aéroports de petite taille du RNA, les revenus ont régressé ou sont demeurés relativement les mêmes.

En 2003, les coûts des aéroports ont augmenté plus vite que les revenus. Ainsi, les charges d'exploitation combinées des administrations aéroportuaires ont augmenté de 14,5 % en 2003 suite, en grande partie, à la radiation de plus de 50 M$ de créances d'Air Canada. Les coûts ont également augmenté dans les secteurs du carburant, de la sûreté et de l'exploitation de la nouvelle infrastructure. L'augmentation la plus importante a été enregistrée dans les frais d'intérêt reliés aux immobilisations, soit 32 %. Les augmentations significatives survenues au chapitre des coûts non opérationnels (intérêts, amortissement) se sont traduites par une baisse significative du revenu net combiné des administrations aéroportuaires (93 %). Ainsi, les administrations aéroportuaires comme Toronto, Montréal, Gander, Saint John et Fredericton ont terminé l'année sur une note déficitaire.

Le total des loyers versés par les administrations aéroportuaires en 2003 a été de 241,5 millions $, huit administrations aéroportuaires ayant procédé à un report de loyer de 17,6 millions $ au cours des six derniers mois de 2003, par suite du programme d'aide financière à court terme annoncé par le gouvernement en juillet 2003. Aux termes du programme, les administrations aéroportuaires qui versent un loyer bénéficient d'une réduction minimale de 10 % à ce chapitre pour une période de 24 mois à compter du 1er juillet 2003. Des réductions plus importantes sont prévues suivant la baisse du trafic passagers enregistrée entre avril 2002 et avril 2003. Les réductions de loyer doivent être recouvrées, sans intérêt, sur une période de 10 ans à compter de 2006. Le programme a également permis aux aéroports de petite taille de RNA de procéder à un report de leurs paiements au titre des biens meubles pour une période de deux ans, à compter du 1er janvier 2004.

En 2003, les administrations aéroportuaires ont engagé des dépenses en capital de 1,6 milliard $, alors que plusieurs aéroports, notamment ceux d'Ottawa, de Toronto, de Montréal, de Calgary, d'Edmonton et de London ont poursuivi d'importants projets d'immobilisations. L'aéroport de Toronto est intervenu pour 1 milliard $ des dépenses totales et poursuit son Programme d'aménagement aéroportuaire. C'est ainsi que l'aérogare nº 1 a été ouverte en avril 2004. En 2003, Montréal a terminé les travaux prévus dans l'étape 1 de son projet d'agrandissement de l'aérogare à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. En novembre 2003, London a procédé à l'ouverture de sa nouvelle aérogare. Regina effectue les travaux de construction prévus dans l'étape 1 de son projet de réaménagement de l'aérogare, dont le coût prévu est de 15 millions $. Prince George a mis en action un programme d'améliorations aéroportuaires de trois étapes de 20 millions $. Au chapitre des dépenses prévues, plusieurs administrations aéroportuaires ont commencé à élaborer de grands projets d'immobilisations. Vancouver a annoncé qu'elle projette de dépenser 1,4 milliard $ au cours des 10 prochaines années pour moderniser ses installations, tandis que Winnipeg a annoncé un programme de réaménagement aéroportuaire qui coûtera 350 millions $ au cours de la première étape prévue en 2004/2005. Halifax et Victoria ont également annoncé des plans d'aménagement de l'infrastructure aéroportuaire. Une partie importante des immobilisations a été financée par emprunt, et le montant total de la dette à long terme des aéroports du RNA se chiffrait, en décembre 2003, à 7,6 milliards $.

Système de navigation aérienne

NAV CANADA est une société privée sans but lucratif qui est propriétaire et exploitant du système de navigation aérienne civile du Canada. La société assure des services de contrôle de la circulation aérienne et des services d'information de vol et fournit des bulletins météorologiques, des services consultatifs d'aéroport et des aides électroniques à la navigation aérienne. NAV CANADA a le droit de fixer et de percevoir des frais de services auprès des propriétaires et des exploitations d'aéronefs. La majeure partie de ces frais s'applique aux transporteurs aériens commerciaux. Pour de plus amples renseignements au sujet de NAV CANADA, visiter le site Web de la société, à l'adresse www.navcanada.ca.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

COMPAGNIES AÉRIENNES

GROUPE AIR CANADA

Le groupe d'entreprises d'Air Canada est demeuré le transporteur dominant du Canada en 2004, avec des revenus de 7,6 milliards $ perçus entre le 1er octobre 2003 et le 30 septembre 2004. Le transporteur a assuré la desserte de 21 points au Canada, de 30 points aux États-Unis et de 54 destinations internationales. La compagnie aérienne exploite un parc de 199 aéronefs et compte un effectif de 29 500 employés à temps plein. Air Canada est un des membres fondateurs de Star Alliance, consortium de 15 compagnies aériennes qui desservent 772 destinations situées dans 133 pays. Jazz exploite des routes nationales et transfrontalières moins fréquentées vers 69 destinations, surtout des petites collectivités. Jazz a un personnel de 3 500 employés et exploite un parc de 90 aéronefs. Air Canada a placé de nouvelles commandes de 90 avions à réaction de transport régional auprès des entreprises Bombardier et Embraer. La livraison des nouveaux aéronefs doit s'échelonner sur une période de quatre ans, à compter de l'automne 2004. Vacances Air Canada offre des voyages organisés vers des destinations populaires. Jetz, division d'Air Canada, offre aux équipes sportives et aux entreprises des vols affrétés de luxe exploités au moyen d'avions à réaction. En outre, trois exploitants locaux indépendants (Air Georgian, Air Labrador et Central Mountain Air) assurent des vols régionaux au nom d'Air Canada.

TRANSPORTEURS À FAIBLES COÛTS

Les Canadiens jouissent maintenant de services aériens intérieurs et transfrontaliers exploités par un certain nombre de transporteurs à faibles coûts qui assurent des services sans superflu. C'est à ce groupe de transporteurs qu'est attribuable en grande partie la croissance du trafic, et cette tendance a été relevée tant au Canada qu'à l'échelle mondiale. WestJet, basée à Calgary, est devenue la deuxième compagnie aérienne en importance du Canada, ayant amassé des revenus de plus de 1 milliard $ entre le 1er octobre 2003 et le 30 septembre 2004. La compagnie dessert 31 villes au moyen de 54 aéronefs et de 4 500 employés. WesJet a commencé à exploiter des services transfrontaliers réguliers à l'automne de 2004, principalement à destination de la Californie et de la Floride. Le transporteur a également fait plusieurs annonces concernant l'agrandissement de son parc d'aéronefs. L'entreprise prévoit en effet d'ajouter 15 nouveaux aéronefs en 2005 et six autres d'ici à la fin de 2006. Jetsgo, entreprise basée à Montréal, a continué d'augmenter son parc d'aéronefs avec l'acquisition de 11 aéronefs Fokker 100 d'occasion, en complément de son parc actuel de 14 aéronefs MD-83. Cinq nouveaux aéronefs doivent être mis en service d'ici au milieu de 2005. Comptant un effectif de 1 200 employés, Jetsgo dessert 18 villes canadiennes et 10 destinations américaines. CanJet, qui a son siège à Halifax, exploite neuf aéronefs pour desservir 14 destinations situées dans l'Est de l'Amérique du Nord. Trois autres aéronefs doivent être ajoutés au parc au cours de 2005. Outre les services réguliers, toutes les compagnies aériennes à faibles coûts assurent des services affrétés.

TRANSPORTEURS DE VACANCIERS

Un certain nombre de compagnies aériennes concentrent leurs activités sur les destinations touristiques et acheminent surtout des touristes vers des destinations situées dans le Sud ou en Europe, selon la saison. Traditionnellement des transporteurs affréteurs, ces compagnies aériennes offrent des forfaits de vacances, en Europe principalement au cours de l'été et dans le Sud, en hiver. Toutefois, la plupart des compagnies aériennes qui s'adressent aux voyageurs d'agrément offrent maintenant des vols réguliers sur les marchés pour lesquels ils ont obtenu une désignation à cet effet. Les principaux intervenants de ce secteur de l'industrie sont Air Transat et Skyservice Airlines. Basée à Montréal, Air Transat exploite 14 aéronefs pour desservir 90 destinations. Le transporteur offre également des services réguliers à destination de la France et du Royaume-Uni. Skyservice Airlines, compagnie basée à Mississauga, dispose d'un parc de 24 aéronefs et d'un effectif de 1 200 employés. Deux autres compagnies aériennes qui s'adressent aux voyageurs d'agrément sont basées au Canada. Zoom Airlines assure des services réguliers à partir de plusieurs villes canadiennes vers le Royaume-Uni et la France et des vols affrétés vers les Caraïbes au moyen de deux aéronefs. Ayant son siège à Vancouver, Harmony Airways exploite des vols réguliers entre trois villes canadiennes et quatre destinations américaines et des services affrétés au moyen de trois aéronefs.

COMPAGNIES AÉRIENNES ÉTRANGÈRES

Un total de 23 compagnies aériennes américaines desservent 18 villes canadiennes, alors que 37 compagnies étrangères offrent des vols entre le Canada (principalement Montréal, Toronto et Vancouver) et 51 destinations internationales situées dans 31 pays. Pour une liste des compagnies aériennes étrangères qui desservent le Canada de façon régulière, voir le tableau A9-5 de l'addenda.

COMPAGNIES AÉRIENNES DU GRAND NORD

Un certain nombre de compagnies aériennes assurent un service affrété et régulier à longueur d'année dans les trois territoires au moyen d'aéronefs qui transportent à la fois du fret et des passagers. Les principaux intervenants sont Air North, Calm Air, Canadian North (dont la raison sociale est Air Norterra) et First Air. Les services assurés par ces compagnies sont complétés par ceux d'autres transporteurs comme Aklak Air, Kenn Borek Air et North-

Wright Airways. Celles-ci desservent les communautés éloignées de l'Arctique. La plupart des compagnies aériennes de la région assurent également des vols Medevac et d'autres services de transport en vertu de contrats signés avec les gouvernements fédéral et territoriaux.

Transporteurs locaux

Les compagnies aériennes locales de petite taille assurent des vols dans tout le Canada, en particulier vers les collectivités éloignées, et exercent leurs activités sur des marchés spécialisés (p. ex., les vols de Bearskin Airlines qui relient plusieurs villes de l'Ontario, de même que des vols en hydravion et en hélicoptère en Colombie-Britannique). Ces compagnies exploitent également des services de remplacement sur certains marchés régionaux (p. ex., Hawkair en Colombie-Britannique et Provincial Airlines dans l'Est du Canada). Pour une liste des transporteurs régionaux les plus importants et de leurs principaux secteurs d'exploitation, voir le tableau A9-6 de l'addenda. À l'instar des compagnies aériennes qui desservent l'Arctique, de nombreux transporteurs locaux assurent des services de transport d'urgence en vertu de contrats conclus avec les gouvernements fédéral et provinciaux.

Compagnies tout-cargo

Un certain nombre de compagnies tout-cargo exploitent des vols par avion à réaction pour le compte de la Société canadienne des postes, de compagnies de messageries, de transitaires, de groupeurs et d'expéditeurs. Il y a notamment AllCanada Express et Cargojet Canada, deux transporteurs basés à Mississauga, Kelowna Flightcraft de Colombie-Britannique et Morningstar Air Express d'Edmonton.

Aviation commerciale et d'affaires

Le nombre réel de compagnies aériennes qui exercent des activités au Canada est beaucoup plus important que ne laisse présumer la section précédente. À la fin de 2004, l'Office des transports du Canada faisait état de plus de 2 360 licences actives. Le tableau A9-7 de l'addenda illustre le nombre de licences délivrées au 31 décembre 2004. Le nombre de licences de membres du personnel délivrées par Transports Canada confirme l'importance du secteur de l'aviation commerciale. Le nombre de licences commerciales détenues en 2004 équivaut à peu près au nombre de licences de transport aérien. Le tableau A9-8 de l'addenda résume le nombre de licences de membres du personnel délivrées, alors que le tableau A9-9 illustre la ventilation provinciale de ces licences.

L'aviation d'affaires a poursuivi sa croissance en 2004 grâce à la copropriété, qui permet à des particuliers ou à des entreprises qui ne pourraient autrement posséder leur propre aéronef, d'acquérir des parts d'un aéronef en achetant des unités de temps de vol. Ce type de régime de propriété est réglementé au Canada comme un service aérien commercial.

Les services aériens spécialisés sont exploités au moyen d'aéronefs mais n'impliquent pas de transport de passagers ou de fret entre deux points. Ils comprennent des services aussi divers que l'entraînement au pilotage, le parachutisme, les vols en planeur, la lutte aérienne contre les feux de forêt et les incendies, les inspections aériennes et les travaux de construction, la photographie et les levés aériens, la publicité, les sondes météorologiques, la pulvérisation agricole, l'héliportage de billots et l'exploitation forestière par hélicoptère, de même que des services d'aéroglisseur. Certaines grandes compagnies (comme Canadian Helicopters) sont représentées dans ce segment, mais beaucoup d'entre elles sont de tout petits exploitants qui desservent des marchés locaux.

Aviation de loisir

L'aviation de loisir, sous ses diverses formes, représente le gros des activités de l'aviation générale. Ces activités ont représenté près des deux tiers des pilotes et les trois quarts de tous les aéronefs immatriculés au Canada en 2004. C'est également le segment le plus important des activités de l'aviation civile au Canada. La plupart des aéronefs de loisir sont des avions de type standard, mais ce segment englobe aussi tous les autres types d'aéronef de loisir comme les ultralégers, les planeurs et les ballons, pour ne nommer qu'eux. Pour d'autres précisions sur les types d'aéronefs exploités, voir le tableau A9-10 de l'addenda.

PRIX, PRODUCTIVITÉ ET RÉSULTATS FINANCIERS

Industrie du transport aérien

En 2003, le total des revenus générés par le transport des passagers a reculé de 12 %. Dans l'ensemble, cette baisse de revenus a été attribuable à une réduction des prix payés par les passagers (-5,8 %) et de la demande des passagers (-6,6 %), elle-même causée en partie par une baisse du trafic passagers international par suite de l'impact de l'épidémie du SRAS et de la guerre en Iraq. Toutefois, les trois secteurs de marché, c.-à-d. les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux, ont affiché des baisses de revenus tandis que c'est sur le marché intérieur que les prix ont régressé le plus en raison de la concurrence des transporteurs à faibles coûts. Au cours de la période de 1998-2003, les prix des services passagers ont augmenté, en moyenne, de 1,3 % tandis que le rendement de ce secteur a baissé en moyenne de 2,2 % par année. En ce qui concerne le fret aérien, des données préliminaires ont révélé que les prix se sont accrus de 9,5 % au cours de 2003 et que le rendement a baissé de 16 %.

La productivité de l'industrie du transport aérien a progressé de 1,3 % en 2003, grâce à une hausse de la productivité sur le double plan de la main-d'oeuvre et du carburant, alors que l'industrie poursuit sa démarche vers l'utilisation d'aéronefs plus efficaces en matière énergétique. La productivité du capital a subi une baisse significative en 2003, mais il faut garder à l'esprit qu'une telle mesure partielle de la productivité est surtout volatile et difficile à évaluer dans le cas de l'industrie du transport aérien. Malgré un recul général de 0,3 % du total des coûts unitaires en 2003, des écarts importants ont été enregistrés dans les divers éléments de coûts. D'une part, les coûts unitaires du carburant ont augmenté de 15,5 %, en raison de l'augmentation des prix du pétrole au cours de l'année et d'autre part, les coûts unitaires de main-d'oeuvre ont été en régression de 8,1 %. Cela tient principalement aux concessions faites à Air Canada par sa main-d'œuvre dans le cadre de sa restructuration.

Les revenus de l'industrie du transport aérien ont fléchi en 2003. Une des principales raisons a été la baisse de 1,5 milliard $, environ, des revenus d'Air Canada, alors que le transporteur était engagé dans la voie d'une restructuration.

TRANSPORT DU FRET

Le fret aérien est transporté dans la soute à bagages des avions de transport de passagers et à bord d'avions mixtes et d'avions tout-cargo. Comme le marché intérieur canadien du transport du fret aérien est déréglementé, il n'y a aucune limite quant aux trajets, à la capacité ou à la tarification. Les services aériens transfrontaliers et internationaux de transport de fret sont régis par des accords bilatéraux de services aériens, d'autres accords internationaux et des politiques nationales. Même si certaines entreprises tout-cargo assurent des services d'affrètement en dehors du Canada pour le compte de compagnies aériennes basées à l'étranger, leur présence est plutôt faible sur leurs propres marchés internationaux. Il n'en reste pas moins qu'un important volume de fret est transporté dans la soute des avions de transport de passagers.

Il y a plusieurs exploitants au Canada qui offrent des vols tout-cargo spécialisés avec un total de 50 aéronefs. En outre, Air Canada exploite des services de fret aérien dans le cadre de ses vols réguliers de transport de passagers. Les revenus générés par le fret aérien ont représenté 6 % des revenus de la compagnie aérienne au cours des trois premiers trimestres de 2004. Dans le Grand Nord, Canadian North et First Air exploitent également des services de fret aérien, aux côtés de nombreux autres petits exploitants.

Le tableau A9-11 de l'addenda illustre le volume de marchandises acheminées par les transporteurs canadiens entre 1993 et 2003. Dans l'ensemble, le nombre de tonnes transportées a décru de 18 % entre 2002 et 2003, les trois secteurs ayant enregistré des baisses significatives à ce dernier égard. Le tableau A9-12 de l'addenda illustre les revenus d'exploitation générés par le fret acheminé par les transporteurs canadiens. Entre 2002 et 2003, les revenus du marché intérieur ont reculé de 16 % et ceux provenant des vols internationaux et transfrontaliers, combinés, de 45 %.

Le tableau A9-13 de l'addenda compare la valeur des marchandises expédiées par avion à celle des autres modes de transport. Entre 1997 et 2000, les échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis ont augmenté régulièrement mais depuis lors, ils ont reculé chaque année, ce recul s'établissant à 15,4 milliards $ en tout ou 33 %. Cette baisse a été plus importante dans le secteur des importations que dans celui des exportations. La part du total des échanges commerciaux par avion entre le Canada et les États-Unis a été de 5,8 % en 2004, contre le niveau sans précédent de 8,1 % atteint en 2000.

Comme l'indique le tableau A9-13 de l'addenda, les échanges commerciaux par avion entre le Canada et les pays autres que les États-Unis ont progressé de façon significative entre 2003 et 2004, soit de 19 %. Cela peut s'expliquer par l'essor des exportations et des importations, lesquelles ont progressé de 26 et 15 % respectivement en 2004 par rapport à 2003. Les échanges ont continué d'être axés sur les importations, qui ont figuré pour 53 % environ de la valeur des biens exportés. La part du transport aérien de la valeur totale des échanges avec d'autres pays a été de 22,6 % en 2004, contre le sommet de 23,4 % de 2000.

Du total des marchandises expédiées par avion, 83 % provenaient des provinces de l'Est ou leur étaient destinées. Comme prévu, les États-Unis, les pays d'Europe de l'Ouest et les pays d'Asie, dans l'ordre, ont été les principaux marchés vers lesquels le Canada a expédié les produits par avion. Pour une ventilation régionale des importations et des exportations, voir le tableau A9-14 de l'addenda. Le tableau A9-15 de l'addenda montre la valeur des importations et des exportations expédiées par la voie des airs par pays pour les 25 plus importants pays. Le tableau A9-16 de l'addenda donne la ventilation des groupes de produits selon les biens expédiés par avion. Il n'est pas étonnant de constater que les articles de grande valeur, comme les machines et les équipements électriques, les aéronefs et le matériel de transport et d'autres biens manufacturés, représentent la majorité des biens expédiés par avion.

TRANSPORT DES PASSAGERS

TRAFIC

Le trafic passagers de 2004 a quasiment égalé le record de 2000 avec 60 millions de passagers. Aucun événement particulier n'a eu d'impact sur le trafic aérien en 2004, quoique Air Canada ait réduit sa capacité après

TABLEAU 9-1 : TRAFIC AÉRIEN PASSAGERS 2000 – 2004

(En milliers de passagers)

	Intérieurs	*Transfrontaliers*	*Internationaux*	*Total*
Passagers aériens				
2000	26 001	20 824	13 177	60 002
2001	24 994	18 568	13 196	56 757
2002	23 862	17 575	12 930	54 367
2003	24 434	16 809	12 661	53 903
2004	26 462	18 574	14 952	59 988
Variation annuelle (pourcentage)				
2001-2000	(3,9)	(10,8)	0,1	(5,4)
2002-2001	(4,5)	(5,3)	(2,0)	(4,2)
2003-2002	2,4	(4,4)	(2,1)	(0,9)
2004-2003	8,3	10,5	18,1	11,3

Notes : Les données publiées pour l'exercice de 2001 ont été révisées par suite de la disponibilité de renseignements plus exacts. Comme les données de 2002 publiées dans le rapport du dernier exercice étaient des estimations basées sur les données de 2001, ces statistiques ont également été révisées.
Données estimées pour 2003 et 2004.
Le trafic passagers repose sur le nombre de passagers embarqués et débarqués, mais les résultats du secteur intérieur ont été divisés par deux afin d'éviter la comptabilisation en double des passagers.

Source : Statistique Canada

s'être placée sous la protection des tribunaux contre les créanciers. Par opposition, l'ensemble des transporteurs à faibles coûts ont augmenté leur capacité pendant l'année.

Comme il est indiqué au tableau 9-1, une hausse significative a été enregistrée dans les secteurs intérieur, transfrontalier et international, soit 8, 10 et 18 % respectivement. Cette croissance élevée est attribuable en partie à la reprise des activités après l'épidémie du Syndrome respiratoire aigu sévère. Toutefois, le trafic a augmenté de façon significative dans les trois secteurs par rapport aux niveaux de 2002. Malgré cette amélioration, les revenus des compagnies aériennes ont diminué.

Pour une récapitulation du trafic de 2002 dans les 26 aéroports du RNA, par secteur et par région, voir le tableau A9-17 de l'addenda.

Services

Intérieurs

Les transporteurs aériens à faibles coûts ont poursuivi leur expansion rapide en 2004, les routes transcontinentales achalandées ayant reçu le plus d'attention. WestJet a accru sa présence à Toronto par le transfert de la plupart des vols assurés entre Hamilton et l'aéroport international Pearson et en augmentant la fréquence des services sur la plupart des principaux marchés. Jetsgo a également été active sur le marché de Toronto et a augmenté la fréquence des vols sur la plupart des marchés qu'elle desservait déjà et a introduit un nouveau service à destination de Moncton et de Québec. CanJet a comblé en partie le vide provoqué par WestJet à Hamilton par l'introduction du nouveau service Hamilton-Ottawa.

Dans le cadre de son plan de restructuration, Air Canada a mis hors service plusieurs aéronefs qui prenaient de l'âge et a commandé 90 nouveaux aéronefs à réaction de transport régional. Sa filiale Zip a mis fin à ses activités et a été pleinement intégrée dans Air Canada. Dans l'ensemble, Air Canada a réduit sa fréquence de vols de son réseau mais a maintenu le service vers la plupart des points. Les seules exceptions sont en Colombie-Britannique, où Jazz a mis fin à ses activités à Fort Nelson en juin et à Quesnel ainsi qu'à Williams Lake en octobre. Jazz a également abandonné le service direct au Québec, sur la route Québec-Val d'Or/Rouyn.

Les compagnies aériennes locales ont également été actives en 2004. Regional 1, nouvelle compagnie aérienne, a commencé à exploiter des vols réguliers entre Lethbridge et Red Deer (Alberta) et Kelowna et Vancouver (Colombie-Britannique). Central Moutain Air, suite à la sortie d'Air Canada, a repris le service à Fort Nelson, Quesnel et Williams Lake. Hawkair a également développé ses services à destination de Fort Nelson et Fort St. John (Colombie-Britannique). En Alberta, Peace Air a commencé à exploiter de nouveaux services à Red Deer et Medicine Hat. Pascan Aviation, transporteur basé à St-Hubert (Québec), a développé ces services à destination du Nouveau-Brunswick par l'ajout de nouveaux vols à destination de St. Leonard et Charlo.

Voir, au tableau A9-18 de l'addenda, une liste des services intérieurs nouveaux et abandonnés.

Vols transfrontaliers

En 2004, les compagnies aériennes à faibles coûts du Canada ont accordé plus d'attention aux marchés transfrontaliers. C'est ainsi que WestJet a commencé à exploiter des vols transfrontaliers réguliers en septembre 2004 et à la fin de l'année, desservait sept destinations américaines (Los Angeles, San Francisco, Phoenix, Fort Lauderdale, Tampa, Orlando et New York) dans le cadre de vols sans escale à partir de Calgary, Toronto et Vancouver. Jetsgo a continué à offrir des vols transfrontaliers et a ajouté trois nouvelles destinations américaines. Tout comme CanJet, les deux transporteurs à faibles coûts ont ajouté la route Toronto-New York (La Guardia). Par ailleurs, Harmony Airways a commencé à assurer des vols réguliers entre Vancouver et Victoria et Hawaï. Malgré la croissance significative du secteur transfrontalier, la participation des transporteurs aériens à faibles coûts sur les marchés est minime. D'autre part, aucune compagnie aérienne à faibles coûts des États-Unis n'a pénétré le marché transfrontalier.

Les principales compagnies aériennes ont apporté des changements dans leurs réseaux. La restructuration d'Air Canada a eu un impact sur ses routes transfrontalières. Le service a été maintenu à destination de tous les points mais le nombre de vols a été réduit sur la plupart des routes. Certaines compagnies aériennes importantes des États-Unis, malgré leurs difficultés financières, ont ajouté un nouveau service transfrontalier. C'est America West qui a été le transporteur le plus actif, ayant ajouté plusieurs nouvelles routes, notamment celles de Calgary, d'Edmonton et de Vancouver. Northwest a commencé à offrir de nouveaux services à Kitchener/Waterloo, a ajouté une nouvelle route Toronto-Memphis et a converti des vols saisonniers en services à longueur d'année à Halifax et Québec. Continental Airlines a offert de nouveaux vols à St. John's (Terre-Neuve), tandis que United Airlines a ajouté un service entre Chicago et Edmonton et Ottawa. Dans le cadre de sa restructuration, US Airways s'est retirée en partie de certaines routes à Montréal et à Ottawa. L'ensemble des nouveaux services transfrontaliers offerts par les compagnies aériennes importantes des États-Unis prévoient l'utilisation d'avions à réaction de transport régional. Pour de plus amples renseignements sur les services transfrontaliers nouveaux et abandonnés, voir le tableau A9-19 de l'addenda.

Internationaux

Air Canada a continué de concentrer ses efforts de développement sur l'Asie et l'Amérique du Sud. La compagnie aérienne a introduit un nouveau service à longueur d'année sans escale entre Toronto et Hong Kong et a rétabli les liaisons Toronto-Tokyo et Vancouver-Nagoya qui avaient été suspendues en 2003. En Amérique latine, Air Canada a commencé à exploiter de nouveaux services à destination de Bogota, Caracas et Lima. Le transporteur a continué de développer les services saisonniers exclusivement hebdomadaires vers des destinations destinées dans les Caraïbes, processus qu'il avait amorcé à l'automne de 2003. Zoom airlines a commencé à offrir des vols réguliers à destination de paris (France) et de points situés au Royaume-Uni, à partir de plusieurs villes canadiennes. Il n'y a pas eu de retrait de service majeur sur les routes internationales, sauf la nouvelle route Toronto-Manchester de BMI dont la desserte avait commencé au printemps de 2004. Selon les plans actuels, la route saisonnière sera desservie par Air Canada au cours de 2005. Celle-ci et BMI sont membres de Star Alliance. Le tableau A9-20 de l'addenda renferme une liste des services internationaux et nouveaux discontinués.

Concurrence

En raison de la concurrence des transporteurs aériens à faibles coûts, Air Canada a introduit une structure tarifaire simplifiée sur l'ensemble de son réseau et des forfaits de crédits de vol sur certaines routes achalandées. La nouvelle structure tarifaire, dont les tarifs sont tous pour des allers simples sans durée minimale de séjour, est transparente et permet aux clients de choisir un tarif à partir du prix et de la flexibilité offerte. Pour le marché nord-américain, il y a cinq tarifs, allant du tarif Tango, le plus économique, jusqu'à celui de la classe affaires, le plus flexible. Le nombre de points de récompense obtenus dépend également du tarif que choisit le client. Une structure tarifaire similaire s'applique également aux vols internationaux, pour lesquels quatre forfaits différents sont prévus. Pour accroître sa compétitivité, Air Canada a introduit quatre forfaits. Un forfait représente un ensemble de crédits de vols prépayés. La compagnie aérienne a commencé par introduire le forfait Latitude pour Rapidair, en réponse aux services concurrentiels introduits en 2004 par Jetsgo et WestJet dans le triangle Toronto-Ottawa-Montréal. Cette démarche a été suivie par l'introduction de forfaits Latitude pour l'Ouest, entre les villes de Calgary, d'Edmonton et de Vancouver, de forfaits villes (sur certaines routes intérieures et transfrontalières) et de forfaits soleil pour des destinations situées dans le Sud à partir de Montréal et de Toronto.

Sur le marché intérieur, les transporteurs aériens à faibles coûts ont continué d'accroître leur part du marché au détriment d'Air Canada. Entre décembre 2003 et décembre 2004, la capacité de cette dernière a chuté de 8 % pour se situer à 52 % et celle de WestJet est passée à 29 %, celle de Jetsgo à 9 % et celle de CanJet à 3 %. Sur les marchés transcontinentaux, WestJet a réalisé des gains significatifs au détriment d'Air Canada. L'augmentation du service par WestJet, la desserte de la nouvelle route Edmonton-Vancouver par Jetsgo et la réduction du nombre de vols par suite de la fermeture de Zip sont autant de facteurs qui ont contribué à la chute de 8 % de la part de marché d'Air Canada dans l'Ouest canadien. En Ontario et au Québec, Jetsgo et CanJet ont réalisé des gains minimes et dans le Canada Atlantique, la position d'Air Canada a diminué de 10 %, en grande partie au profit de CanJet mais également de Jetsgo. Des transporteurs comme Canadian North et First Air ont maintenu leur position dans le Grand Nord. Pour de plus amples renseignements sur la part de marchés intérieurs par compagnie aérienne et par région en décembre 2004, voir les tableaux A9-21 et A9-22 de l'addenda. Le tableau A9-23 renferme un sommaire des résultats pour les 25 marchés intérieurs les plus importants.

Cat. No. T1-10/2004F
ISBN 0-662-74068-8

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2004"